Адмирал Макаров

Борис Генрихович Островский

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Макаров Степан Осипович (1848/49-1904), российский флотоводец, океанограф, вице-адмирал (1896). Руководитель двух кругосветных плаваний (в 1886-89 на «Витязе» и 1894-96). Выдвинул идею и руководил строительством ледокола «Ермак», на котором совершил арктическое плавание в 1899 и 1901. Разработал тактику броненосного флота. Исследовал проблемы непотопляемости и живучести кораблей. В начале русско-японской войны командовал Тихоокеанской эскадрой в Порт-Артуре. Погиб на броненосце «Петропавловск», подорвавшемся на мине.

- Борис Генрихович Островский
  -
  - ДЕТСТВО И ЮНОСТЬ
  - ПЕРВЫЙ УСПЕХ
  - БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ
  - НА КАСПИИ
  - ЗАГАДКА МОРЕЙ
  - ВОКРУГ СВЕТА НА «ВИТЯЗЕ»
  - ВОСПИТАТЕЛЬ МОРЯКОВ
  - ТЕОРЕТИК И ПРАКТИК
  - В БОРЬБЕ СО ЛЬДАМИ
  - В КРОНШТАДТЕ
  - ПОСЛЕДНИЙ ПОДВИГ
  - ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ С. О. МАКАРОВА»
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14

- ○ 15
- ○ 16
- ○ 17
- ○ 18
- ○ 19
- ○ 20
- ○ 21
- ○ 22
- ○ 23
- ○ 24
- ○ 25
- ○ 26
- ○ 27
- ○ 28
- ○ 29
- ○ 30
- ○ 31
- ○ 32
- ○ 33
- ○ 34
- ○ 35
- ○ 36
- ○ 37
- ○ 38
- ○ 39
- ○ 40
- ○ 41
- ○ 42
- ○ 43
- ○ 44
- ○ 45
- ○ 46
- ○ 47
- ○ 48
- ○ 49
- ○ 50
- ○ 51
- ○ 52
- ○ 53
- ○ 54
- ○ 55
- ○ 56
- ○ 57
- ○ 58

- ○ 59
- ○ 60
- ○ 61
- ○ 62
- ○ 63
- ○ 64
- ○ 65
- ○ 66
- ○ 67
- ○ 68
- ○ 69
- ○ 70
- ○ 71
- ○ 72
- ○ 73
- ○ 74
- ○ 75
- ○ 76
- ○ 77
- ○ 78
- ○ 79
- ○ 80
- ○ 81
- ○ 82
- ○ 83
- ○ 84
- ○ 85
- ○ 86
- ○ 87
- ○ 88
- ○ 89
- ○ 90
- ○ 91
- ○ 92
- ○ 93
- ○ 94
- ○ 95
- ○ 96
- ○ 97
- ○ 98
- ○ 99
- ○ 100
- ○ 101
- ○ 102

- ○ 103
- ○ 104
- ○ 105
- ○ 106
- ○ 107
- ○ 108
- ○ 109
- ○ 110
- ○ 111
- ○ 112
- ○ 113
- ○ 114
- ○ 115
- ○ 116
- ○ 117
- ○ 118
- ○ 119
- ○ 120
- ○ 121
- ○ 122
- ○ 123
- ○ 124
- ○ 125
- ○ 126
- ○ 127
- ○ 128
- ○ 129
- ○ 130
- ○ 131
- ○ 132
- ○ 133
- ○ 134
- ○ 135
- ○ 136
- ○ 137
- ○ 138
- ○ 139
- ○ 140
- ○ 141
- ○ 142
- ○ 143
- ○ 144
- ○ 145
- ○ 146

- ○ 147
- ○ 148
- ○ 149
- ○ 150
- ○ 151
- ○ 152
- ○ 153
- ○ 154
- ○ 155
- ○ 156
- ○ 157
- ○ 158
- ○ 159
- ○ 160
- ○ 161
- ○ 162
- ○ 163
- ○ 164
- ○ 165
- ○ 166
- ○ 167
- ○ 168
- ○ 169
- ○ 170
- ○ 171
- ○ 172
- ○ 173
- ○ 174
- ○ 175
- ○ 176
- ○ 177
- ○ 178
- ○ 179
- ○ 180
- ○ 181
- ○ 182
- ○ 183
- ○ 184
- ○ 185
- ○ 186
- ○ 187
- ○ 188

Борис Генрихович Островский
Адмирал Макаров

ДЕТСТВО И ЮНОСТЬ

«Макаров — юноша самого благородного и прекрасного поведения… Макаров будет одним из лучших морских офицеров молодого поколения».

Командир корвета «Варяг» капитан 2 ранга Лунд (1866 г.)

О предках Степана Осиповича Макарова не сохранилось почти никаких сведений. Его родословная начинается для нас с родителей. Да и о них известно очень мало.

В детстве влияние матери обычно сказывается особенно сильно, но у Макарова родная мать была лишь до девятилетнего возраста, и хотя Макаров и вспоминает о ней, как подобает доброму сыну, с признательностью за заботы о нем и любовь, но говорит о ней немного. Известно лишь, что ее звали Елизаветой Андреевной, что она была дочерью унтер-офицера, образования не получила и, имея на руках еще четверых детей, требовавших немало хлопот, делила внимание поровну; любимчиков у нее не было.

После смерти матери жизнь Степы стала много тяжелее; лишенный морального влияния и поддержки матери, он был предоставлен самому себе. В одном из писем к матери своей невесты С. О. Макаров пишет об этом времени: «Я с девяти лет был совершенно заброшен, и с девяти лет я почти никогда не имел случая пользоваться чьими-нибудь советами. Все, что во мне сложилось, все это составилось путем собственной работы. Я немало трудился над собой, но во мне все-таки, должно быть, немало странностей, которые я сам, может быть, и не замечаю».

Отец Степана, Осип Федорович Макаров, был человек незаурядный, умный, энергичный и хозяйственный. Военную службу он отбывал рядовым в городе Николаеве в учебном флотском экипаже и в свободные часы много читал и занимался самообразованием. За исправность по службе Осип Макаров был назначен фельдфебелем, затем боцманом и к двадцати пяти годам получил первый офицерский чин — прапорщика, а еще через девять лет — поручика. Дослужившись до чина штабс-капитана, Осип Федорович Макаров получил за службу на Дальнем Востоке пенсию и в 1873 году вышел в отставку.

Скончался Осип Федорович в 1878 году в родном городе Николаеве, в возрасте шестидесяти пяти лет. От первой жены у него было пятеро детей: две девочки — Анна и Елизавета — и три мальчика. Старший, Иван, умер еще кадетом, второй, Яков, стал впоследствии инженер-механиком флота. Самым младшим в семье был Степан. Он родился 27 декабря 1848 года. Все дети родились в городе Николаеве, Херсонской губернии. Неизвестно почему, но отношения младшего сына с отцом были довольно сдержанными, а впоследствии и вовсе стали холодными. Высказывалось предположение, что Степан осуждал отца за его вторичный брак.

Степану было десять лет, когда отца перевели служить в Сибирскую флотилию, базировавшуюся в то время, в Николаевске-на-Амуре, куда он и переехал со своей семьей[1].

По дороге в Николаевск Осип Федорович остановился на несколько дней в Петербурге. Здесь он с большим трудом выхлопотал для своих сыновей места в морских учебных заведениях. Старшего, Ивана, удалось определить в Петербург, а остальных двух — в учебные заведения Николаевска: Якова — в училище инженер-механиков, а Степана — в морское штурманское училище[2].

Чтобы поступить в училище, Степану необходимо было выдержать экзамен, и на всем пути из Петербурга в Николаевск он, запасшись учебниками, много и старательно готовился к нему. Путешествие продолжалось пять месяцев.

Прибыв на место, Осип Федорович с головой ушел в работу, исправляя должность адъютанта командира флотского экипажа. Затем он был назначен смотрителем казенных портовых зданий и, наконец, командиром речных пароходов, совершавших рейсы по Амуру. В Николаевске предприимчивому Макарову без особых затруднений удалось снова обзавестись хозяйством и приобрести собственный домик.

Вскоре после приезда робкий и конфузливый Степа переступил порог училища. Экзамен он выдержал успешно и был зачислен в младшее отделение училища.

Первая неделя, проведенная в училище, показалась Степану чрезвычайно долгой. Однако хоть и скучновато было в училище, его поддерживало сознание, что учение идет успешно и ничто из ранее пройденного им не забыто.

С присущим ему юмором Макаров впоследствии нарисовал яркую картину царивших в училище нравов и порядков. Преподавателями училища были портовые офицеры и чиновники, которые, не получая никакого вознаграждения за свой труд, не слишком обременяли себя посещением классов и учили как кому

вздумается. Так, например, преподаватель русской истории Невельской за всю зиму пожаловал на уроки только два раза, «так что я, — вспоминает Макаров, — успел пройти из этого предмета одну Ольгу святую». Учителя математики сменялись три раза, пока нашли, наконец, такого, который смог кое-как вести курс. Но и этот показал себя на экзамене «ужасной скотиной». Он самым бесцеремонным образом обрывал учеников, заявляя, что нельзя не знать вещей, о которых он столько раз толковал, хотя на самом деле, вспоминает Макаров, «в продолжение всей зимы никому из нас ничего не показал».

Директор училища подполковник В. М. Бабкин заглядывал в училище ежедневно поутру. Но предварительно он заходил на скотный двор, являвшийся основой существования училища. Найдя там непорядки, «а потому наполовину рассерженный», являлся он в комнату, где находились ученики, требовал классный журнал и начинал бранить и читать наставления тем из воспитанников, которые получили плохие отметки. Это была поистине «трогательная сцена», заставлявшая многих из воспитанников рыдать. Затем являлся каптенармус и докладывал о совершенных воспитанниками преступлениях: такой-то разбил тарелку, такой-то сломал нож, третий разорвал штанину, перелезая через забор, и т. д. Директор окончательно выходил из себя.

— Ну где я запасусь на вас денег, — восклицал он, обращаясь к воспитанникам, — когда на все отпускают только тысячу сорок рублей? Я спрашиваю вас, где я возьму денег?

Подобные сцены можно было наблюдать почти ежедневно, и вскоре воспитанники к ним привыкли. Не слезами, а веселыми улыбками и шутками встречали мальчики своего директора. В сущности Бабкин был не плохим человеком. После дневных забот и хлопот он снова, но уже в другом настроении, навещал своих питомцев. Последние, хорошо зная, что он питает слабость к пению, затягивали к его приходу что-нибудь заунывное. Услышав пение, Бабкин блаженно улыбался, опускался на скамью и, забыв о цели своего прихода, начинал разговор на отвлеченную тему, стараясь казаться отечески нежным и заботливым.

Николаевское морское училище было более чем скромным учебным заведением. В этом училище обучались разного рода предметам, общеобразовательным и специальным морским, всего лишь двенадцать мальчуганов. Классов было два — младший и старший, по шести кадетов в каждом.

По установившейся традиции младшие кадеты целиком были отданы на попечение старших, со стороны которых они терпели всяческие издевательства. Старшие имели даже право наказывать

младших. Особенно ретиво старшие пользовались этим правом в те дни, когда в меню обеда включалось какое-нибудь лакомое блюдо. В эти дни младшие оставались вовсе без второго блюда. По словам Макарова, старшие могли заставить маленьких делать для себя все, что им угодно, вплоть до чесания на ночь пяток. Прекословить им не полагалось, за малейшее возражение следовали затрещины. Фактически младшие находились в услужении у старших. Но, подрастая, младшие становились такими же тиранами. Однако к чести Макарова следует заметить, что, перейдя в старший класс и очутившись в роли воспитателя, а позже и фельдфебеля, он никогда не следовал дурному примеру своих товарищей, руководствуясь совершенно иными методами воспитания младших.

Подобные порядки в той или иной форме царили в старое время почти во всех мужских учебных заведениях, особенно провинциальных.

В летнее время занятия в училище прекращались. Кадеты старшего отделения уходили на кораблях Сибирской флотилии «Японец» и «Манджур» в практическое плавание, младшие же оставались предоставленными самим себе.

Несмотря на ненормальную постановку дела в училище, последнее сыграло в жизни Макарова большую и положительную роль. И объяснять причины этого только выдающимися личными способностями, самостоятельностью и прилежанием Макарова было бы неверно.

Причиной была среда, окружавшая молодого Макарова в Николаевске. Семья мало чем помогала Макарову: натянутые отношения с отцом и мачехой, капризы болезненной сестры, мещанский домашний быт — все это не способствовало моральному и умственному развитию Степана, который по своим запросам очень быстро перерос любого члена своей семьи.

Однако несомненным является то, что Макаров воспринял от отца любовь к морю, к морской службе. Отец был для Степана также примером дисциплинированности, аккуратности и трудолюбия.

С основами науки как школьной, так и морской познакомили своего воспитанника преподаватели Николаевского морского училища, быстро заметившие в нем исключительные способности. Серьезный характер и дисциплинированность еще более расположили преподавателей к новому их питомцу. Вслед за лучшими и наиболее чуткими учителями на Макарова обратили внимание и представители передового офицерства Николаевска. А в ту пору в Сибирской флотилии как среди преподавателей, так и среди офицеров вообще было немало образованных и

прогрессивно настроенных людей.

Годы учения Макарова в Николаевском морском училище совпали с началом важного периода в истории России — периодом вступления феодально-крепостнической Российской империи на путь капиталистического развития. Непосредственным толчком к проведению буржуазных реформ шестидесятых и семидесятых годов послужило поражение самодержавной России в Крымской войне 1853-1856 гг. Эта война показала техническую и политическую отсталость, гнилость и бессилие крепостнического самодержавного строя России в сравнении с передовыми капиталистическими странами Западной Европы.

Совершенно справедливо причиной поражения царской России в войне общественное мнение считало крепостное право.

Напуганное ростом оппозиции в среде прогрессивной разночинной интеллигенции, идейными руководителями которой были революционные демократы Герцен, Чернышевский, Добролюбов, размахом крестьянских волнений, направленных против помещиков, царское правительство вынуждено было провести ряд реформ. Важнейшей из них была крестьянская — отмена крепостного права.

За крестьянской реформой последовали и другие. Реформированы были суд, цензура, народное образование, различные области государственного управления. Наконец, была введена всеобщая воинская повинность и сокращен срок военной службы с двадцати пяти до пятнадцати, а затем до шести лет, что послужило основой превращения вооруженных сил России в армию и флот буржуазного государства.

И отмена крепостного права в 1861 году и все последующие реформы, хотя и не оправдывали надежд, которые на них возлагались, и были сильно урезаны, все же открыли путь для перестройки социально-экономических отношений.

На основе этих новых, капиталистических отношений в стране начала быстро развиваться промышленность, строились невиданными для феодально-крепостнической России темпами железные дороги, росли города. «Освобожденное» крестьянство стремительно пополняло армию русского пролетариата. В результате в течение нескольких десятилетий в России совершились перемены, на которые в некоторых странах Западной Европы потребовались целые века.

Одной из причин этой быстроты превращений являлась талантливость русского народа, выдвинувшего из своей среды замечательных ученых, изобретателей, общественных деятелей, писателей, полководцев и флотоводцев.

Однако, несмотря на то, что на флоте в то время служили такие передовые люди, как адмиралы Попов и Бутаков, имевшие несомненное влияние на широкие круги моряков, особенно на молодежь, в нем было еще очень много консервативного и отсталого. Право занимать командные должности на флоте имели только дворяне, причем, как правило, дворяне незнатные, нетитулованные, за редким исключением, не могли подняться по служебной лестнице, несмотря на свои заслуги или способности.

На флоте вплоть до Великой Октябрьской социалистической революции сохранялось разделение на «черную кость», к которой относились штурманы, судовые инженеры-механики (так как в штурманские и инженерные училища принимались лица недворянского происхождения), и «белую кость», которую составляли офицеры-дворяне. Назначение на должность чаще всего зависело от родства или знакомства с высшими чиновниками морского министерства. Верхушка флота (морское министерство и морской технический комитет) пополнялась, как правило, из представителей узкого круга морских дворянских фамилий и поэтому в основе своей была реакционна, отличалась феодально-аристократической косностью и нетерпимостью к талантливым, но незнатным морякам, которые, вопреки протекционизму и кастовому аристократизму, все же выдвигались на флоте. Впрочем, командных постов достигали единицы.

Органически присущую феодально-крепостническому строю боязнь нового, смелого, талантливого испытали на себе все или почти все выдающиеся деятели русской морской культуры. Достаточно вспомнить судьбу Ф. Ф. Ушакова, получившего в награду за свои подвиги отставку; Г. И. Бутакова, запрятанного в расцвете сил и способностей на «почетную», но исключающую возможность какой-нибудь деятельности должность; Г. И. Невельского, совершившего свой патриотический подвиг на Дальнем Востоке вопреки распоряжениям министра иностранных дел Нессельроде и самого царя и чуть не разжалованного за это в матросы, и многих других. В полной мере испытал на себе бюрократизм высших морских кругов, за которым скрывались враждебность и кастовое презрение к «незнатному выскочке», и Макаров.

Было бы, однако, ошибкой думать, что все, чем славен был в пору Макарова русский флот, являлось плодами деятельности только таких выдающихся личностей, как Петр I, Ушаков, Лазарев, Нахимов, Бутаков. Эти замечательные флотоводцы и организаторы в своей деятельности всегда опирались на передовую, прогрессивную, по-настоящему патриотическую часть русского морского офицерства и своими успехами были обязаны

изумительным моральным и воинским качествам русских матросов.

Некоторые морские офицеры участвовали в декабристском движении, являлись последователями Н. Г. Чернышевского, состояли в кружке М. В. Буташевича-Петрашевского.

В первые два десятилетия, после крестьянской реформы 1861 года, передовая, прогрессивная часть морского офицерства являлась в известной степени носителем революционных настроений на флоте. Были недовольные политикой правительства в том или ином вопросе и среди кадетов морских училищ. Критиковавшие правительство и высшее командование армии и флота за поражение России в Крымской войне требовали создания боеспособного парового и броненосного флота, решительного улучшения системы обучения и воспитания «нижних чинов» и ликвидации сохранившихся во флоте крепостнических порядков. Подобные мысли и настроения были присущи преимущественно молодежи. С падением крепостной системы большинство офицеров флота, особенно пожилых, оставалось при прежних понятиях и привычках. Где только было возможно, они обеими руками держались за старое, реакционное, тащившее флот назад, мешали продвижению во флот всего нового, передового.

Прогрессивное офицерство в большинстве своем состояло из людей незнатного происхождения, понимавших бесперспективность крепостнического строя, болевших душой за свой флот, ясно видевших необходимость переустройства общества на новых началах. Эти офицеры считали позором сохранившиеся на флоте телесные наказания, мордобой. Многие из них за свои взгляды поплатились переводом на службу на Дальний Восток, что считалось своеобразной ссылкой для офицеров, служивших в Балтийском или Черноморском флоте. Таким образом, кое-кто из этих офицеров мог оказаться и в числе преподавателей Николаевского морского училища.

Преподаватели Николаевского училища, оценив способности Макарова, приглашали его к себе домой, снабжали своего ученика книгами. В преподавательской среде довольно свободно велись разговоры о государственном устройстве, о развитии народного хозяйства и международных отношениях. И само собой разумеется, восприимчивый и чуткий Макаров не мог не разделять хотя бы части прогрессивных идей того времени. Эти идеи способствовали его быстрому и всестороннему развитию. Как губка, впитывал он в себя все прочитанное и услышанное. Революционером или демократом, в широком смысле этого слова, Макаров не был никогда, но вместе с тем он не отрывался от

народа, из недр которого вышел сам. Отвращение к крепостным порядкам, еще долго после реформы царившим на флоте, в частности к грубому обращению с матросами и рукоприкладству, очень характерно для Макарова с самых юных лет. С этим он боролся всю свою жизнь.

Особенно большое влияние на Макарова оказал по-отечески относившийся к нему учитель истории и географии подпоручик корпуса флотских штурманов Ф. К. Якимов. Якимов не только без всякого вознаграждения занимался с ним у себя на дому, но и давал ему книги из офицерской библиотеки, которой он сам заведовал. Отношения между учителем и учеником были дружеские. Примерно такие же отношения сложились у Макарова и с другими учителями — Н. Я. Стоюниным, преподававшим французский язык и словесность, и законоведом Б. А. Бровцыным.

Книги, получаемые от Якимова, еще более развили любовь Макарова к чтению. Впоследствии он уже не ограничивался книгами из Николаевской офицерской библиотеки, а приобретал свои собственные, на деньги, сэкономленные им во время плавания. В дневнике от 7 декабря 1864 года Макаров делает такую запись: «Я выписываю из Петербурга книги для себя и для сестры на 60 рублей серебром». Из прочитанных в эту зиму книг ему больше всего понравилась «Семейная хроника» С. Т. Аксакова. Сравнивая себя с героем повести, Макаров находил у себя много общего с ним. В его дневнике появились следующие строки, проникнутые неподдельной искренностью: «Третьего дня я просидел до часу, читал его первое поступление в гимназию, как он грустил в ней по своей матери, не находя ни в ком из товарищей сочувствия. Тут мне пришло в голову, что ежели бы я был его товарищем, то наверное он в первую же минуту нашел бы во мне друга, который понял бы его тоску и перед которым он легко мог высказать всю свою грусть и тем во многом облегчить себя… Увлекаюсь этой книгой, — пишет Макаров далее, — и вижу много общего: так же не нахожу среди товарищей друга. Как тот находил покровительство одного из наставников, так и я был постоянно любим учителями, за это товарищи чрезвычайно меня ненавидели и даже, чтобы очернить меня в глазах друг друга, они выдумывали, как я пересказываю все директору».

Вполне вероятно, что Макаров познакомился в Николаевске с взглядами Чернышевского, Добролюбова и Герцена. Известно, например, что герценовский «Колокол» в ту пору появился и в Сибири и на Дальнем Востоке. Возможно, что и офицеры Николаевска были знакомы с некоторыми выпусками этого журнала, довольно распространенного среди русских моряков вообще. Об этом имеются вполне достоверные сведения.

Современник Макарова, впоследствии известный русский композитор Н. А. Римский-Корсаков, начавший свое жизненное поприще службой в военном флоте, так изображает в своих воспоминаниях это время: «Веяние 60-х годов коснулось и нас. Были между нами прогрессисты и ретрограды. Читался Бокль, Маколей, Стюарт Милль, Белинский, Добролюбов и т. д. Читалась и беллетристика. Мордовин (товарищ Римского-Корсакова по корпусу и плаванию на клипере „Алмаз“. — Б. О.) покупал в Англии массу книг английских и французских, между ними были всевозможные истории революций и цивилизаций. Было о чем поспорить. Это время было временем Герцена и Огарева с „Колоколом“. Получался и „Колокол“[3].

Большим преимуществом для Макарова было то, что он с первых же шагов обучения морскому делу встретил людей, увидевших в нем редкие способности и прилежание и тепло, по-отечески отнесшихся к нему.

Слух о примерном поведении и способностях кадета Макарова дошел и до контр-адмирала П. В. Казакевича[4], бывшего в ту пору военным губернатором Приморского края и командующим Сибирской флотилией, человека просвещенного и гуманного. «Нет никого в Николаевске, кто бы не был ему чем-нибудь обязан», — вспоминал впоследствии о нем Макаров. Казакевич заинтересовался кадетом, пригласил его к себе, а когда закончились в училище занятия, назначил Макарова в Тихоокеанскую эскадру, которой в это время командовал известный адмирал А. А. Попов[5]. Произошло это на пятый год пребывания Макарова в училище.

Попов был отзывчивым и гуманным человеком, умел хорошо разбираться в людях. Он обратил серьезное внимание на Макарова и предсказал ему блестящую будущность. Но характер у Попова был неровный. От ласки и самого внимательного отношения он быстро переходил к вспышкам гнева и иногда бывал несправедлив. Самолюбивый Макаров со временем охладел к своему учителю, но сохранил о нем самые лучшие воспоминания.

В эскадре Попова Макаров плавал с июля 1863 года по май 1864 года сначала на клипере «Абрек», а затем на флагманском корвете «Богатырь»[6]. Отправляя Макарова на выучку к Попову, адмирал Казакевич руководствовался самыми лучшими намерениями. Он надеялся, что с окончанием кампании Попов заберет с собой в Петербург такого способного кадета, как Степан Макаров, и устроит его в морской корпус, где он и завершит свое военно-морское образование. Однако обстоятельства сложились иначе: по распоряжению из Петербурга Казакевич вытребовал

Макарова обратно в Николаевск.

Девятимесячное плавание на образцовом корвете «Богатырь» сыграло исключительно важную роль в жизни Макарова. Первое серьезное знакомство с морем и с судовой жизнью под руководством такого опытного и строгого моряка, как адмирал Попов, оказало глубокое влияние как на военно-морское, так и на общее образование и развитие Макарова. Степан Осипович всегда с волнением и благодарностью вспоминал о днях, проведенных на флагманском корабле. «Богатырь» на долгие годы оставался для него идеалом военного судна.

Офицеры и гардемарины корвета относились к Макарову хорошо, помогали ему осваивать морское дело, давали ему уроки французского и английского языков, которые он усвоил с необыкновенной быстротой. Например, английским языком Макаров овладел настолько, что при посещении в это же плавание Сан-Франциско смог довольно сносно изъясняться по-английски.

Русские военные корабли появились у американских берегов в сентябре 1863 года неожиданно и отнюдь неспроста. Это не было обычным плаванием учебных кораблей вокруг света с заходом в иностранные порты; русская эскадра в этом походе преследовала вполне определенную военно-политическую цель. Дело в том, что в заатлантической республике в это время происходили важные события. Здесь шла длившаяся около четырех лет (1861-1865) борьба между Северными и отделившимися от них Южными рабовладельческими штатами, пытавшимися образовать особую конфедерацию, экономически покоящуюся на применении рабского труда. Северные штаты, ушедшие по пути капиталистического развития значительно дальше Южных, во главе с президентом Линкольном, противником рабства, требовали освобождения негров или, вернее сказать, были заинтересованы в свободных рабочих руках, так как никогда не стремились к полному освобождению негров. Более слабые в военном отношении и обладавшие меньшей территорией Южные штаты напали на северян в надежде, что их поддержит главный поставщик рабов в Америку — Англия, а также Франция. Иначе говоря, Южные штаты рассчитывали на интервенцию.

Россия встала на сторону Северных штатов, так как ее отношения с Англией и Францией обострились из-за Польши, где при поддержке последних вспыхнуло восстание. Таким образом, полукрепостническая Россия поддержала капиталистические Северные штаты, а заинтересованные в южноамериканском хлопке и торговле рабами капиталистические Англия и Франция

открыто выступили за сохранение феодальных отношений в Южных штатах. В связи с создавшейся обстановкой русское правительство решило послать в Америку две эскадры: одну под командованием адмирала Лесовского в Нью-Йорк, а другую во главе с адмиралом Поповым в Сан-Франциско[7]. Демонстрируя перед всем миром сочувствие России северянам, готовые, если потребуется, оказать им военную помощь, две сильные по тому времени русские эскадры прибыли в американские порты. Военная демонстрация русских увенчалась успехом. Опасаясь, что Россия использует свои корабли на важнейших торговых путях в Атлантическом и Тихом океанах, английское правительство резко изменило свою позицию.

Решительный шаг русских оказал несомненную помощь Соединенным Штатам, где вскоре прекратилась война и создались условия, благоприятные для национального единства страны.

Макаров, принимавший участие в этом походе русских кораблей, находился на корвете «Богатырь». Но к великому огорчению Макарова из Николаевска неожиданно последовал приказ: кадету Макарову возвратиться в училище. «Богатырь» должен был оставить Макарова на острове Ситха, где находился центр русских владений в Северной Америке[8]. Оттуда, уже минуя Алеутские и Курильские острова, на почтовом пароходе «Александр II» Макаров должен был возвратиться в Николаевск.

Прощание с «Богатырем», плавание на котором явилось для Макарова его первой морской школой и имело большое образовательно-воспитательное значение, было очень тяжелым.

Часа за два до ухода «Богатыря» с острова Ситха Макаров, едва сдерживая слезы, пришел проститься с адмиралом, офицерами и гардемаринами.

Предложив кадету сесть, адмирал Попов сказал ему:

— Не хотелось бы мне расставаться с вами, да что поделаешь, так, вероятно, нужно; я не смею ослушаться приказания. Вы, разумеется, не будете сердиться на меня, — продолжал он, останавливаясь на каждой фразе, — за то, что я вас иногда ругал. Я делал это для вашей пользы. В вас есть много добрых начал, но вы еще не совсем подготовлены, чтобы жить среди взрослых, и многие из взрослых также не совсем понимали, что с вами они не должны обращаться как с товарищем. Все время вы вели себя хорошо, все вас любили. Ну, знайте же, что и я вас люблю, и если нужно будет, так и пригожусь. Может быть, Казакевич еще пошлет вас в Петербург. Ну, да вы и там не пропадете, если, конечно, не будете о себе очень много думать…

Адмирал начал искать что-то в шифоньерке

— Жаль, у меня ничего нет подарить вам, врасплох застали… Не подумал прежде. Возьмите вот мою карточку. — Адмирал достал свою фотографию и написал: «Моему молодому другу С. Макарову на память о приятных и в особенности неприятных днях, проведенных им со мной. А. Попов. 18 мая 1864 г.».

Адмирал по-отечески поцеловал кадета, и они расстались.

Макаров направился в кают-компанию прощаться с офицерами и гардемаринами. Слезы душили его, он не мог даже вымолвить «прощайте» и только жал всем руки.

Так спустя два года вспоминал в своем дневнике Макаров о расставании с «Богатырем». А позже, оставляя корвет «Варяг», он писал: «Расставаться со своим судном гораздо более тяжело, чем с родным городом или с родительским домом… Когда я прощался с „Богатырем“ в 1864 г., оставаясь в Ситхе, я плакал целый день. С каким ужасом глядел я вслед „Богатырю“, который удалялся из Ситхи, и с ним уходили от меня те, которые заменили мне отца, братьев, учителей и товарищей…»

«Богатырь» был первым кораблем, который сыграл большую и положительную роль в воинском воспитании юного моряка. Служба и порядки, заведенные на корабле адмиралом Поповым, этим передовым и очень образованным моряком своего времени, обладавшим замечательным искусством заинтересовывать и вовлекать в работу своих подчиненных, развили в Макарове любознательность и любовь к морской службе. Макаров по достоинству сумел оценить и среду, в которой ему пришлось жить, работать и учиться, и своего наставника. Нет сомнения, что и команда, и офицеры «Богатыря» оказали серьезное влияние на формирование характера и взглядов молодого Макарова. Здесь, на «Богатыре», он впервые отчетливо осознал, что служба во флоте и есть его истинное призвание.

Распрощавшись с «Богатырем», Макаров решил обстоятельно ознакомиться с Ново-Архангельском, где он вынужден был сойти на берег. Он стал наблюдать местную жизнь. Его заинтересовали колоши — индейское племя, жившее на побережье Аляски, и Макаров начал изучать быт, нравы и экономику этого племени. Его внимание привлекли пироги, длинные выдолбленные из колод лодки, обтянутые тюленьими шкурами. Каждая пирога вмещала пятьдесят-шестьдесят человек. Макаров присматривался ко всему внимательно и вдумчиво. Индейцев, которые были ему известны по книгам и в детстве так поражали его воображение, он наблюдал теперь воочию.

В лице управляющего североамериканскими владениями России Д. П. Максутова Макаров встретил радушного и гостеприимного хозяина. Он подробно расспрашивал о делах

Российско-американской компании, пароходах, условиях службы на них и пр., делал зарисовки Сйтхинского рейда и описывал входы на рейд. В этом проявилась здоровая любознательность Макарова, его потребность при всяком удобном случае учиться и приобретать практические навыки.

Наконец, пришел пароход Российско-американской компании «Александр II», и Макаров отправился на нем в Аян. По дороге пароход зашел на аляскинские острова Кинай и Кадьяк. Воспользовавшись остановкой, Макаров совершал экскурсии по островам и записывал свои наблюдения и мысли. На Кинае он побывал в угольных копях, где его поразила варварская эксплуатация людей и ничтожное вознаграждение за каторжный труд. Вернувшись на пароход, Макаров излил в дневнике свое возмущение. На Кадьяке он видел также, как промышляют морского зверя алеуты, тяжелым и опасным трудом которых существовала Российско-американская компания.

С первых же дней пребывания на пароходе у Макарова установились самые лучшие отношения с капитаном.

Зоркий глаз бывалого моряка быстро распознал в кадете молодого собрата по профессии и оценил хорошую школу, пройденную им. Свое доверие к Макарову он выразил тем, что разрешил ему стоять четвертую вахту в очередь и наравне с тремя давно уже плававшими штурманами.

— Ты, я вижу, парень дельный, хоть и молод. Не подкачаешь! — сказал он в напутствие.

Можно себе представить восторг Макарова, ничего так никогда не жаждавшего, как самостоятельности. В часы вахты он чувствовал себя полным командиром парохода, пересекавшего Тихий океан; ему подчинялись рулевые, вахтенные матросы, машинное отделение; он не побоялся ответственности и хорошо справился со своими обязанностями. 4 июля тихоходный «Александр II» прибыл в Аян — порт на берегу Охотского моря, во времена Российско-американской компании игравший значительную роль. Отсюда на канонерской лодке «Морж» Макаров отправился в Николаевск, куда и прибыл 8 августа 1864 года.

Макарову исполнилось только шестнадцать лет, но он был уже настоящим моряком, изучившим морское дело. И если бы после первых вахт на «Александре II» Макарову предложили стать командиром небольшого парохода, он, вероятно, не отказался бы.

По возвращении домой он тотчас отправился к контр-адмиралу Казакевичу и вручил ему письмо Попова. Прочитав его, Казакевич выразил уверенность, что все сказанное в письме о его подателе не комплимент, а сущая правда. Слово Попова в то

время имело значительный вес, и Казакевич почувствовал немалое удовлетворение, прочитав характеристику рекомендованного им питомца.

Училище отметило успехи Макарова поощрительным мероприятием: ввиду недостатка учителей старшему воспитаннику Степану Макарову было поручено заниматься с младшими учениками. Вряд ли Макаров был особенно доволен таким поощрением. Еще менее радовало его назначение зимой 1864/65 года фельдфебелем училища. Фельдфебелю была дана власть наказывать по своему усмотрению провинившихся. Вначале Макаров был довольно мягок и старался воздействовать уговорами, но когда увидел, что старшие воспитанники демонстративно не желают признать в нем начальника и упорно стараются поддерживать дурную славу училища, он решил со всей строгостью применять предоставленное ему право. И хотя фельдфебеля стали слушаться, сам он чувствовал себя неважно.

После долгого перерыва Макаров снова смог приступить к систематическим занятиям и работал серьезно и упорно. Преподавание в училище его, конечно, не удовлетворяло, и он всячески стремился расширить свои познания чтением книг не только по специальности, но и общеобразовательных.

Свои мысли, переживания и планы Макаров неизменно поверял лучшему другу юности — дневнику. «Я ужасно привязался к моему дневнику, — пишет он, — все хочется мне что-нибудь писать, даже когда уже совершенно слипаются глаза. Да! Великое дело дневник! В особенности, когда нет друга, кому бы можно было высказать, кто бы мог посоветовать что-нибудь».

Прав С. Григорьев, изображая Макарова в своей повести «Победа моря» обыкновенным мальчиком со всеми особенностями, присущими этому возрасту, одержимым романтическим влечением к морю, отчасти под влиянием примера отца-моряка. Что же касается Макарова — ученика Николаевского училища и Макарова-юноши, то следует отметить, что он, безусловно, отличался от своих сверстников. Необычайно вдумчивый, самолюбивый и впечатлительный, солидный в поведении, постоянно занятый анализом собственных поступков и мыслей, сторонящийся пошляков, он невольно обращал на себя внимание. И надо отдать должное начальникам Макарова, принявшим в нем участие: они многое сделали для него — как на избранном им поприще, так и в его жизни вообще.

Переходный юношеский возраст, полный нередко тяжелых душевных кризисов, протекает у каждого по-разному. У Макарова этот критический период протекал очень остро. Но благодаря природной твердости характера и выдержке он держал себя в

руках и не распускался. Дневник и книги были лучшим для него утешением. Макаров всегда любил чтение, читал самые разнообразные книги — и научные, и путешествия, и исторические, зачитывался русскими классиками, особенно Тургеневым и Пушкиным.

Близилось время сдачи выпускных экзаменов. Воспитанники училища усиленной зубрежкой старались наверстать упущенное. Занимались с утра до ночи. Но Макарову нечего было бояться, он знал все настолько основательно, что учителя, уверенные в его знаниях, ставили ему хорошие отметки, даже не спрашивая его. Но сам он не считал свои знания достаточными. «Я не ленюсь, — записывает он в дневнике, — а постоянно занимаюсь, но зло в том, что я сразу берусь за все, а гоняясь за двумя зайцами, ни одного не поймаешь. Эх, ежели бы я имел с моего раннего возраста хорошего наставника, который мог бы установить твердо мой характер и заставить меня прямо и неуклонно следовать по одному направлению, не блуждая то в ту, то в другую сторону».

Незаметно подошло время экзаменов. Макаров отлично сдал все предметы и окончил училище первым. Адмирал Казакевич поздравил его и сообщил, что сделал представление в Петербурге о производстве его за отличные успехи, способности и поведение не в кондукторы флотских штурманов, которых выпускает Николаевское училище, а в корабельные гардемарины, что дает ему возможность стать Мичманом, а затем поступить в морскую академию. Предварительно же ему необходимо было летом идти в учебное плавание.

Вскоре Макарова назначили на транспорт «Америка». Плавание началось неудачно. По причине сдвижки льдов пароход «Америка», вышедший в плавание очень рано, сел на мель, да так основательно, что потребовались сложные и продолжительные работы, чтобы спасти корабль.

Обычно все, с чем приходилось сталкиваться Макарову в жизни, возбуждало его интерес и любознательность. Заинтересовался он и аварией с «Америкой», внимательно следил за ходом работ по снятию корабля с мели, вникал во все мелочи, а когда работы были окончены, составил весьма обстоятельное и технически полезное описание работ, причем попутно высказал много собственных практически ценных соображений. Узнав об этой работе и ознакомившись с ней, адмирал Казакевич посоветовал Макарову обработать материал для статьи в местную газету «Восточное Поморье». Но Макаров после долгих колебаний решил не следовать совету адмирала. Его первая литературная работа — «Описание работ по снятию с мели парохода „Америка“ — так и не увидела света[9].

Командир «Америки» почему-то невзлюбил Макарова и за какой-то промах разнес его и обозвал «лодырем». А в другой раз за провинность матросов, которые находились под наблюдением Макарова, посадил его на салинг[10]. Взыскания, с точки зрения морской дисциплины, были наложены правильно, хотя в первом случае и в грубой форме, и Макаров это понял. Затем командир транспорта вменил в обязанность Макарову во время авралов находиться на марсе[11]. Работа на марсе требовала значительной ловкости и смелости, и Макаров так откликается в дневнике на это распоряжение: «Я очень рад, что придется бывать на марсе и в свежий ветер при качке. Очень часто мне приходило в голову при свежем ветре в море сходить на марс, но всякий раз лень, а отчасти и боязнь заставляли оставаться на палубе. Теперь же, когда я должен ходить на марс по обязанности, трусость не придет в голову».

В августе 1865 года Макаров был назначен на корвет «Варяг» — флагманский корабль командующего эскадрой адмирала И. А. Ендогурова. Командиром корвета был опытный моряк капитан 2 ранга Р. А. Лунд. По ноябрь 1866 года Макаров, непрерывно находясь в плавании, побывал в Японском, Китайском и Охотском морях, а также в Тихом и Индийском океанах.

Однажды корвет был застигнут в Индийском океане ураганом. Разбушевавшаяся стихия представляла собой поистине страшное зрелище. В довершение всего разразилась тропическая гроза с необычайным по силе ливнем, заливавшим небольшой корабль. От стремительной качки «Варяг» ложился на борт, давая крен свыше 30 градусов. Почти вся команда, в том числе и кадет Макаров, непрерывно находилась на верхней палубе. Привязанные кто за что придется, чтобы не быть выброшенными волною за борт, усталые, промокшие до нитки люди, в том числе и кадет Степан Макаров, много часов подряд работали у ручных помп, откачивая воду, проникавшую во внутренние помещения. Тогда-то, вероятно, и зародилась у юноши Макарова мысль о том, что конструкцию корабля необходимо усовершенствовать, сделать корабль более надежным в плавании. Так возникла идея непотопляемости судов, над которой Макаров работал в течение всей своей жизни.

На трудолюбие и работоспособность Макарова обратили внимание все на корабле, особенно командир, впоследствии так аттестовавший своего питомца: «В продолжение слишком годовой службы на корвете Макаров выказал отличные познания по всем отраслям морского искусства, особенное усердие, старание и любознательность. Так, например, из любви к приобретению познаний Макаров присутствовал при всех астрономических и

магнитных наблюдениях, деланных лейтенантом Старицким, и вычислял их для себя; кроме того, Макаров — юноша самого благородного и прекрасного поведения».

В ноябре 1866 года, по прибытии в японский порт Хакодате, Макарова перевели на третий корабль — корвет «Аскольд»[12], плававший под флагом контр-адмирала Керна.

Макаров полагал, что на флагманском корабле ему придется задержаться надолго, на несколько лет. Но в декабре 1866 года «Аскольд» неожиданно получил приказ возвращаться в Россию. Макарову надо было решать: остаться ли в Сибирской флотилии или отправиться в Кронштадт и перейти в Балтийский флот. Не колеблясь, он выбрал последнее. Во время длительного перехода с Дальнего Востока в Кронштадт Макаров часто задумывался над своим будущим: произведут в гардемарины или нет? Будет ли ему обеспечена карьера морского офицера или он так и останется в штурманах? Придется ли держать экзамены в Петербурге по предметам, которые не изучались в Николаевском училище, или достаточно полученного им аттестата? На всякий случай он начал изучать высшую математику. Его неотступно грызла мысль: «А что, если снова придется вернуться в опостылевший Николаевск?.. Мне представляется, что все против меня, что всюду, куда я ни сунусь, везде неудачи…» Такие строки заносит в это время, Макаров в свой дневник. Временами ему кажется, что путь к офицерскому званию для него закрыт, и он начинает подумывать о переходе на частную службу.

В апреле 1867 года «Аскольд» прибыл в Англию. Все, достойное быть осмотренным в Лондоне, было осмотрено и описано Макаровым в дневнике. Но особенно его поразила опера, впервые в жизни услышанная им. Для него раскрылся новый, незнакомый ему мир звуков.

Но чем ближе подходили к Кронштадту, тем все более росло беспокойство Макарова. Мысль — произведут ли его в гардемарины или дадут погоны штурманского кондуктора — с новой силой волнует его, и он с горечью заносит в дневник: «О, блестящая карьера, предсказанная мне в молодости, вот какова ты, как милости приходится ждать для себя первого чина, и это постигает даже первых учеников морского корпуса. Что же будет со мною?»

История производства Макарова в гардемарины — яркий образец волокиты всероссийской канцелярской машины; не оставляет сомнения, что вся эта волокита была затеяна сознательно, с целью создать побольше препятствий для проникновения во флот лиц недворянского происхождения. Несмотря на отличные аттестации непосредственных

начальников Макарова, в том числе двух адмиралов, только в результате двухлетней переписки, ходатайств, прошений и справок удалось установить, что действительно Макаров заслуживает производства в гардемарины как по способностям и поведению, так и по праву происхождения. С последним-то и вышло больше всего хлопот. «После долгих усилий множества лиц, — пишет Макаров, — и после переписки тысячи бумаг начерно и набело я был произведен в гардемарины флота. Как всегда, то, что я предполагаю вперед, никогда не сбывается: я вообразил себе, что главное затруднение будет — неполнота программы Николаевского училища, а вышло, что на это не обратили ни малейшего внимания, а представление было задержано оттого, что не было бумаги о моем дворянстве».

Нет надобности приводить примеры, каких колоссальных усилий стоило всем доброжелателям и покровителям Макарова «протолкнуть» его в гардемарины. Командующий войсками Восточно-Сибирского округа генерал Шелашников, через которого шло представление о Макарове морскому министру, в конце своего рапорта замечал, что, «по отзыву его ближайших начальников, Макаров подает надежды стать со временем выдающимся по своим познаниям и усердию флотским офицером». Командир корвета «Варяг» капитан 2 ранга Лунд заканчивал свое письмо в инспекторский департамент так: «Прося ходатайства о Макарове, я, со своей стороны, осмеливаюсь уверить, что Макаров будет одним из лучших морских офицеров молодого поколения, и, если перевод из корпуса флотских штурманов во флот есть отличие, то Макаров вполне этого достоин».

Таких отзывов было множество, и все они давали справедливую оценку способностям Макарова. Немало было и словесных ходатайств вернувшихся с Дальнего Востока адмиралов. И лишь когда окончательно выяснили, что Макаров родился в бытность его отца офицером, что давало ему дворянство, кадета Степана Макарова произвели в гардемарины. Родись он двумя годами раньше, то есть до получения его отцом офицерского чина, ему пришлось бы остаться в корпусе флотских штурманов или перейти на частную службу, и русский флот лишился бы одного из наиболее выдающихся своих деятелей. Однако совершенно несомненно также и то, что выдающиеся способности и энергия, которыми обладал Макаров, нашли бы исход, и, рано или поздно, он занял бы подобающее ему место, если не во флоте, то на ученом или ином поприще.

Став гардемарином, Макаров после всех пережитых волнений ощутил настоятельную потребность отдохнуть. Получив

месячный отпуск, он поехал в Новгородскую губернию, чтобы навестить своего старого друга по Николаевску Б. А. Бровцына. После многих лет, проведенных в море, после Николаевска и заграничных плаваний он впервые в жизни увидел простой, задушевный русский пейзаж. Перед ним открылся новый мир, но даже и здесь мысль о море не покидала его. «Даже здесь, в тихой деревенской жизни, живя в милой семье, — записывает Макаров в свой дневник, — я мечтаю по временам о море; тогда забываются все неудобства и представляется одна светлая сторона, туго натянутые паруса, педантическая чистота, ловкая, веселая команда, великолепные шлюпки с парусами, вымытыми лучше дамских манишек, и звонкая команда вахтенного лейтенанта. Много бы я сейчас дал, чтобы быть на судне и под лиселями обогнуть англичанина…»

Когда он вернулся из отпуска, его назначили на фрегат «Дмитрий Донской», уходивший с корабельными гардемаринами в учебное плавание за границу. Приняв самое деятельное участие в подготовке фрегата к дальнему рейсу, Макаров быстро завоевал расположение командира и товарищей и стал усердно готовиться к экзамену на офицера. В дневниках Макарова не сохранилось сколько-нибудь подробного описания этого плавания. Известен только его маршрут[13].

Экзамены происходили во время плавания, в присутствии командира, дававшего характеристику каждому гардемарину. Макаров выдержал испытания блестяще и получил высшие отметки по всем предметам. Но начальство нашло, что проделанного плавания недостаточно. С сентября 1868 по май 1869 года «Дмитрий Донской» снова находился в море.

Когда корабль прибыл в Кронштадт, был назначен новый проверочный экзамен, на этот раз окончательный. 24 мая 1869 года двадцатилетний сын бывшего боцмана получает первый офицерский чин мичмана. За его плечами уже солидный стаж. В общей сложности он проплавал окоте пяти с половиной лет на одиннадцати кораблях, побывал во многих странах, накопил большой опыт дальних плаваний и изучил теорию корабля.

Учение закончено. Наступил новый период в жизни Макарова, период непрерывных исканий, блестящих, достижений и успехов.

Макаров был еще молод, но уже полон творческих стремлений, иногда не совсем еще ясных ему самому. «Никогда не изгладится из моей памяти стройная, здоровая фигура белокурого юноши, живые глаза которого сверкали проницательной любознательностью и природным умом, а веселая улыбка отражала добродушную, жизнерадостную

самоуверенность», — вспоминал о Макарове один из его сослуживцев, познакомившийся с ним незадолго до производства его в первый офицерский чин[14].

ПЕРВЫЙ УСПЕХ

«По моему мнению, суда, снабженные предлагаемыми мною средствами, будут в пять раз меньше тонуть, чем суда с настоящим устройством».

С. О. Макаров

Мичман Макаров был назначен на период летней кампании 1869 года вахтенным начальником на двух-башенную броненосную лодку «Русалка». Уже когда плавание подходило к концу, «Русалка», следуя финскими шхерами, коснулась камня и получила пробоину. Повреждение было незначительным, и на него никто не обратил внимания. «Мы прикоснулись к камню при таком малом ходе, — вспоминает Макаров, — и так плавно, что как командир, так и все бывшие наверху были уверены, что лодка не потерпела никакого повреждения». На всякий случай, однако, было приказано осмотреть все трюмы. «Русалка» имела два дна. При осмотре второго, внутреннего дна не было обнаружено никаких повреждений, но когда открыли горловину в носовом отделении, из междудонного пространства хлынула вода. Стало ясно, что корабль получил пробоину, но в каком именно месте, — выяснить оказалось невозможным: за исключением узких горловин, никакого сообщения с междудонным пространством не было. Лишь прильнув ухом к одной из горловин, можно было услышать журчание воды. Между тем вода в трюме все прибывала и прибывала. Определили, что в междудонье поступает около пятидесяти ведер воды в минуту. Такую незначительную прибыль воды с успехом можно было бы приостановить, пустив в ход машинные помпы, способные откачать до семисот ведер воды в минуту. Но второе дно лишало возможности подступиться к пробоине и подвести к ней водоотливные средства.

Создавалось тяжелое и вместе с тем нелепое положение: боевому кораблю, имевшему водонепроницаемые переборки, из-за ничтожной пробоины, с которой без всякого труда можно было бы справиться собственными средствами, угрожала гибель. «Русалка» оказалась в совершенно беспомощном положении и, несомненно, погибла бы, если бы не приткнулась на мель. Двойное дно, которое имела «Русалка», при такой аварии не только не служило средством спасения, но и вело к гибели. Порочность подобной конструкции современного корабля

поразила Макарова[15].

В том же году фрегат «Олег», столкнувшись с броненосной батареей «Кремль», получил огромную пробоину почти в пять с половиной квадратных метров и пошел ко дну.

В одну кампанию две серьезные аварии! Одна, закончившаяся сравнительно благополучно, другая — повлекшая гибель корабля. «Случай с „Русалкой“ и фрегатом „Олег“, — пишет в это время Макаров, — имели решающее значение на всю мою последующую службу и привели меня к убеждению, что в технике морского дела в наше переходное время надо ко всему относиться критически и ни в чем не верить на слово. Нужно воображать себе различные положения, в какие судно может быть поставлено, и обсуждать все средства, которые придется употребить в этих случаях».

Наблюдательность и привычка ко всему относиться критически были развиты в Макарове очень сильно. Он видел не только бросающиеся в глаза грубые просчеты в конструкциях современных ему кораблей, но и «мелочи». Макаров понимал, что организация и техника исправления повреждений во флоте далеки от совершенства, разрешением же проблемы непотопляемости[16] корабля практически никто не занимался.

Для заделки пробоин на кораблях издавна применяли пластырь, изготовляя его из большого куска просмоленной парусины. Казалось бы, в этом деле необходимо обеспечить прежде всего прочность пластыря и быстроту подведения его под пробоину. Однако пластырь обычно начинали изготовлять лишь после того, как корабль получал пробоину. Старались удалить воду при помощи судовых водоотливных средств и одновременно делали пластырь: заготовляли нужных размеров парусину, просмаливали ее, подводили под пробоину, натягивали, укрепляли и т. д.

Во время плавания на фрегате «Дмитрий Донской» Макаров убедился, сколь сложна и длительна вся эта процедура. На рейде Порто-Гранде немецкий пароход «Бисмарк» получил от другого парохода, неумело развернувшегося, небольшую пробоину в левом борту. Мичман Макаров поспешил на «Бисмарк», чтобы принять участие в спасательных работах, и оказался свидетелем того, как десять матросов в течение трех суток изготовляли пластырь. Подобную же картину Макаров наблюдал и на других судах, терпевших аварии. Именно такими медленными и непрактичными способами заделки пробоин пользовались повсюду, как на военных, так и на торговых судах. И решительно никому не приходила в голову простая мысль, что готовый пластырь нужно всегда иметь под рукою, подобно пожарному насосу или огнетушителю. Макаров первым предложил это

делать.

Как изготовить такой пластырь, из какого материала, какую придать ему форму, как действовать при его наложении на пробоину — ответ на все эти вопросы Макаров дал в специально составленной им инструкции, подобной «пожарному расписанию». Это первое свое предложение, как и все последующие, Макаров разработал очень основательно.

Еще более обстоятельно разработал Макаров систему водоотливных труб, располагаемых между двумя днищами. Он стремился к тому, чтобы пробоина, полученная в любом месте подводной части корабля, не только не вела бы к его гибели, но даже не выводила бы его из строя. Для этого Макаров считал необходимым соблюдать четыре следующих правила:

1) чтобы каждый междудонный отсек в случае надобности быстро и надежно герметически отделялся от всех остальных частей корабля;

2) чтобы вода через специальную систему труб могла откачиваться из каждого отделения машинными помпами;

3) чтобы на корабле всегда был готовый пластырь для заделки пробоины снаружи;

4) чтобы иметь приспособление, при помощи которого можно было бы немедленно определить, в каком отделении образовалась течь и до какого уровня поднялась вода.

Одно из этих положений легло в основу проекта водоотливной системы, разработанного и предложенного мичманом Макаровым в том же 1869 году. По этому проекту, две мощные магистральные трубы, проложенные по дну корабля во всю его длину, соединились ответвлениями со всеми отделениями двойного дна. «Таким образом, — писал Макаров, — при присоединении этих труб к мощным водоотливным паровым помпам машинного отделения можно будет при любой пробоине немедленно откачать этими помпами воду».

Кроме того, Макаров подготовил проект устройства водомерных трубок, соединяющих трюмные отделения с верхней палубой. С помощью плавающих в этих трубках поплавков и прикрепленных к ним передаточных лент можно было наблюдать за уровнем воды в трюме. Позже Макаров усовершенствовал эту систему, установив в верхнем конце водомерной трубки свисток. Если в каком-нибудь герметически закрытом отсеке трюма вода начнет подыматься, то воздух в отсеке будет сжиматься и, вырываясь через водомерную трубку наружу, ударит в свисток и подаст тревожный сигнал. Этим сигналом автоматически действующий сторож возвещает об опасности.

Все эти проекты и соображения Макаров подробно изложил в

своей первой серьезной научной работе — «Броненосная лодка „Русалка“. Исследование плавучести и средства, предлагаемые для ее усиления».

В этом исследовании Макаров суммировал свои наблюдения, сделал ряд очень важных теоретических выводов и ценных практических предложений. Работа мичмана Макарова решала ряд сложных вопросов проблемы непотопляемости корабля.

Закончив работу, Макаров с волнением отнес ее на просмотр своему бывшему начальнику и наставнику адмиралу А. А. Попову. Попов встретил Макарова холодно и к труду его отнесся недоверчиво. Поверхностно ознакомившись с ним, Попов признал проект «недозрелым». Трудно сказать, чем руководствовался адмирал. Был ли он слишком занят и не имел времени как следует вникнуть в работу Макарова, или в этой оценке сказалось его предубеждение против молодого мичмана, который представлялся Попову недоучившимся кадетом-изобретателем. Отзыв Попова произвел на самолюбивого Макарова тяжелое впечатление. Вспомнился «Богатырь», трогательное прощание с адмиралом, его обещание помочь, если понадобится.

«Пришел домой совершенно расстроенный, — писал Макаров своей знакомой А. М. Поливановой[17] после беседы с Поповым. — Думал, думал и думал, — стал ходить из угла в угол, стал перебирать разные обстоятельства и остался в полном недоумении. Наконец, путем долгих рассуждений, я пришел к тому заключению, что нужно учиться! Учиться и учиться! В этом я видел лучший исход и ответ на все мои вопросы».

Не оказав поддержки начинающему изобретателю, Попов посеял в его душе сомнение и несколько поколебал в нем веру в свои знания и силы. Однако Макаров был твердо убежден, что поднятый им вопрос он разработал добросовестно. В это время он писал Поливановой: «Я твердо убежден, что труд мой принесет несомненную пользу; каждое слово мое подкреплено цифровыми выкладками, но вы сами знаете — нет человека, который бы не ошибался… По моему мнению, суда, снабженные предлагаемыми мною средствами, будут в пять раз меньше тонуть, чем суда с настоящим устройством. Все приспособления состоят в грошовых переделках… Не знаю, насколько принятие моей системы окажется удобоприменимым на деле, и жалко, если мой первый дебют окажется неудачным; я приложил к этой работе все мои способности; неудача докажет, как мало я знаю и как много, много предстоит учиться».

Будь Макаров человеком менее настойчивым в достижении поставленной цели, разработанный им оригинальный проект никогда не был бы опубликован и остался бы не претворенным в

жизнь. Такова была судьба многих изобретений. Но у Макарова был твердый характер. Сознание своей правоты побудило его действовать энергично. Он отправился в редакцию журнала «Морской сборник» и с таким увлечением рассказал о своем проекте, обеспечивающем непотопляемость судов, что заинтересовал редактора. В мартовском номере «Морского сборника» за 1870 год появилась, наконец, статья мичмана Макарова «Броненосная лодка „Русалка“, а через некоторое время в „Кронштадтском вестнике“ был помещен одобрительный отзыв одного морского инженера, сразу оценившего проект.

Можно себе представить ликование двадцатидвухлетнего изобретателя! «Дела мои идут отлично, — снова пишет он Поливановой и вкладывает в письмо вырезку из газеты. — В вырезке из „Кронштадтского вестника“ вы прочтете единственный печатный отзыв о статье, для меня довольно лестный… Когда я в первый раз прочел эту заметку, я ходил на аршин от земли. Прибавьте к тому же ежеминутные поздравления товарищей, которые чистосердечно за меня радовались, и вы поймете то состояние, в котором я находился и которое так портит людей».

Опубликовав свою работу о «Русалке», Макаров решил показать ее адмиралу Г. И. Бутакову. Бутаков сразу оценил целесообразность и высокую практичность всех предложенных Макаровым мероприятий и открыто и энергично стал на его защиту. Недаром Макаров впоследствии писал о Бутакове, что адмирал считал совершенствование судов во всех отношениях своим прямым делом и поддерживал всякую здоровую мысль.

«На днях был у адмирала Бутакова с моей статьей, — спешил сообщить Макаров Поливановой. — Он обещался во вторник доложить о глухих крышках на люки в Ученом Комитете, а о пластырях в Кронштадт главному командиру. Пока дела идут как нельзя лучше».

Не проходит и десяти дней, как Поливанова получает новое, полное восторга письмо. «Во вторник, действительно, решилась моя судьба!.. Можете себе представить, что председатель кораблестроительного отделения Технического комитета в восторге от моей работы».

Не откладывая рассмотрение проекта Макарова в долгий ящик, адмирал Бутаков созвал заседание Технического комитета. Были приглашены виднейшие адмиралы и специалисты-кораблестроители. Для разъяснений потребовали и Макарова. Сознание, что от исхода совещания, может быть, зависит будущее его изобретения, придало мичману смелости и уверенности. «Мне задали несколько вопросов. Я стал рассказывать, объясняя значение чертежей; скажу вам откровенно, что во всю мою жизнь

я не говорил так связно и методично, мак тут». Так описывал Макаров в письме к Поливановой свой первый успех.

Долго совещались адмиралы и генералы. Высказывались различные соображения, но неоспоримость доводов Макарова и насущная необходимость проведения в жизнь его предложений были настолько очевидны, что все сошлись на одном: проект одобрить. Адмирал Бутаков, зная из опыта скопидомство морского министерства, выразил сомнение, пойдет ли оно на затраты.

— Не следует принимать меры лишь тогда, когда перетонут все наши суда, — возразил ему один из присутствующих адмиралов.

Проект Макарова одобрили. Но необходимо было еще утверждение морского министерства. А как отнесется оно? Министерские порядки были известны: лучше потерять миллион, чем потратить копейку. «Я не сомневаюсь, что Комитет должен будет убедиться в пользе предложенных мною вещей, — писал Макаров, стараясь заглушить голос сомнения. — Но насколько широко решится Комитет испробовать совершенно новую вещь на своих судах, сказать не могу, — он вообще тяжел на подъем и неохотно принимает вещи, не испытанные в других флотах. Там заседает ужасное старье: председателю, в субботу будет сто лет».

Однако польза проекта была настолько очевидной, что он даже в этих условиях был утвержден без обычных проволочек.

Приготовленный по методу Макарова пластырь был применен сразу же с большим успехом при заделке пробоины на пароходе «Ильмень». С тех пор «пластырь мичмана Макарова» был рекомендован кораблестроительным отделением Технического комитета командирам всех судов русского флота.

Григорий Иванович Бутаков, сыгравший в жизни Макарова значительную роль, был передовым деятелем русского флота эпохи перехода от деревянных парусных кораблей к паровым и бронированным. Как учитель и наставник, Бутаков оказал огромное влияние на многих русских моряков. Это благотворное влияние испытали все его ученики и в первую очередь С. О. Макаров.

Вся жизнь Бутакова была посвящена морю и русскому флоту. Восемнадцатилетним мичманом он был назначен на Черное море, где и плавал в эскадре знаменитого адмирала М. П. Лазарева[18], состоя при нем флаг-офицером. Имея таких наставников и учителей, как адмирал Лазарев, которого впоследствии сменили его ученики — адмирал Нахимов и Корнилов, Бутаков с самых первых шагов своей морской карьеры воспринял и претворил в своей практической деятельности все самое лучшее и передовое,

что было тогда в русском флоте.

Боевую славу Бутаков с честью заслужил, командуя пароходо-фрегатом «Владимир», получившим благодаря замечательному военному таланту его командира широкую популярность. Особенно прославился «Владимир» пленением в 1853 году турецкого корабля «Перваз-Бахри». С декабря 1854 года и до падения Севастополя Бутаков участвовал в его обороне. Смелые рейды «Владимира» оказывали большую помощь осажденным. Но Бутаков считал свою деятельность незначительной. Он обратился к Нахимову с просьбой назначить его на должность, сопряженную с еще большим риском и опасностью. Нахимов ценил Бутакова не только как смелого и опытного командира. Он прозорливо видел в Бутакове человека незаурядного, способного стать преемником и продолжателем дела, которому посвятили свою жизнь Ф. Ф. Ушаков, М. П. Лазарев и В. А. Корнилов. Адмирал ответил: «Нет, нельзя-с! Вас нужно сохранить для будущего флота». Бутаков оправдал надежды Нахимова, он заложил теоретические и практические основы тактики будущего броненосного русского флота, во многом опередив иностранцев.

С 1867 по 1877 год Бутаков служил на Балтийском море в должности начальника броненосной эскадры. Именно в это время он разрабатывал вопросы морской тактики применительно к условиям современного броненосного флота, широко используя свой богатый опыт командования пароходо-фрегатами и броненосными кораблями. В результате его деятельности в Балтийском флоте была создана так называемая «бутаковская школа», которая явилась предметом подражания во многих иностранных флотах.

Своими знаниями, любовью к делу, неутомимой энергией и гуманным отношением к людям Бутаков снискал в среде моряков, особенно матросов, огромную популярность, оставив о себе самые лучшие воспоминания. Обладая ровным, спокойным характером, он всегда был в высшей степени корректен. Один из его сослуживцев вспоминал: «Я ни разу не слышал, чтобы он кричал на кого-нибудь, даже чтобы сказал что-нибудь в повышенном тоне…» Вспоминая Григория Ивановича во время парусных гонок, которые он так любил устраивать, особенно в свежую погоду, тот же автор писал: «…Как теперь вижу, стоит он спокойный, наблюдающий, звонким голосом, иногда даже в рупор, делающий замечания, отдающий приказания. И лица у молодежи не только не угнетенные, но светлые, радостные, да и на простых лицах матросов нельзя было не прочесть особенного любовного отношения к своему, на вид несколько суровому, очень редко улыбающемуся адмиралу»[19].

Немногие морские офицеры, а тем более адмиралы, пользовались в то время уважением и любовь матросов. Зверская расправа с матросами за малейшую провинность стала своего рода «традицией» в русском флоте, передававшейся из поколения в поколение — от отца адмирала к сыну гардемарину. Дать матросу «в морду», «вышибить зубы» считалось своего рода шиком, и этим многие морские офицеры даже бравировали. Ругань процветала на кораблях в размерах невиданных. «Командиры и офицеры, командуя работами, ругались виртуозно и изысканно, и отборная ругань наполняла воздух густым смрадом»[20], — вспоминает Н. А. Римский-Корсаков. От офицеров не отставали, а нередко и превосходили их по этой части боцманы и унтер-офицеры.

Яркую картину господствовавших в предреформенное время на флоте нравов нарисовал талантливый русский писатель К. М. Станюкович, сам бывший морской офицер Под именем адмирала-самодура Ветлугина в рассказе «Грозный адмирал» он показал своего отца. «Матросы называли его (Ветлугина) между собою не иначе, как „генерал-арестантом“ или „палачом-мордобоем“. Офицеры боялись, а матросы положительно трепетали перед грозным капитаном, когда он зорко наблюдал за парусным учением. И матросы действительно работали, как „черти“, восхищая старых парусных моряков своим, в сущности никому не нужным проворством, доведенным до последнего предела человеческой возможности. Еще бы не работать, подобно „чертям“! Матросы знали своего командира, знали, что если марсели на учении будут закреплены не в две минуты, а в две с четвертью, то капитан, наблюдавший за продолжительностью работ с минутной склянкой в руках, отдаст приказание „спустить шкуру“ всем марсовым опоздавшего марса. А это означало, по тем временам, получить от озверевших боцманов, под наблюдением не менее озверевшего старшего офицера, ударов по сто линьков — короткой веревкой, в палец толщины, с узлом на конце… Разумеется, не всем бесследно проходили подобные наказания. Многие после трехмесячного плавания под командой „генерал-арестанта“ заболевали, чахли, делались, по выражению того времени, „негодными“ и, случалось, провалявшись в госпитале, умирали. Никто об этом не задумывался и менее всего Ветлугин. Он поступал согласно понятиям времени, и совесть его была спокойна. Служба требовала суровой муштровки, „лихих“ матросов и беззаветного повиновения, а жестокость была в моде»[21].

А сколько матросов, сорвавшись с рей во время бешеной спешки при парусных учениях, разбивались о палубы или тонули

в море!

Разумеется, не все офицеры следовали примеру «дантистов», как презрительно называли в то время любителей кулачной расправы. Но негодующих голосов было немного. Некоторые офицеры не выдерживали варварских порядков, господствовавших на флоте, оставляли службу и уходили в отставку. Так поступил, например, и К. М. Станюкович, ставший писателем — беспощадным обличителем творившихся на флоте безобразий, свидетелем которых был он сам.

Жестокость и пренебрежительное отношение к матросу сочетались у многих тогдашних командиров с тупоумием и невежеством. Вся премудрость военно-морского дела у них исчерпывалась, как правило, щегольским видом корабля, мгновенной сменой парусов и ловкостью различных корабельных эволюции. «Чистота на корабле и безукоризненность его внешнего вида возводились в культ, — замечает о флоте более позднего периода А. Н. Крылов, — масляное пятнышко на палубе или висящий за бортом конец вызывали чуть что не драму, в которой, конечно, допустивший недосмотр гардемарин играл страдательную роль, недотянутая снасть возводилась чуть что не в преступление. Короче говоря, это был род спорта, и значит надо было иметь к нему особенное влечение, особенную любовь и охоту, чтобы им довольствоваться, чтобы в нем совершенствоваться, чтобы им увлекаться и получать удовлетворение и истинное удовольствие»[22].

Станюкович написал много морских рассказов, жизненно правдивых и интересных. В них он с большой любовью и симпатией обрисовал русского матроса, подробно показал быт моряков во время дальних плаваний. Но нигде мы не видим, чтобы кто-нибудь из офицеров в рассказах Станюковича интересовался наукой, жизнью моря, природой и жителями посещенных кораблем стран, собирал коллекции, вел дневник. А ведь сколько плавало на кораблях даровитых офицеров! Но командиры-начальники не могли приохотить их к научному труду, заронить искру любознательности, что с таким искусством умел делать впоследствии Макаров во время плавания на корвете «Витязь». Более ранние плавания таких моряков, как Врангель, Коцебу, Беллинсгаузен и Лазарев, были исключением.

Учителя и наставники Макарова — адмиралы Попов и Бутаков — резко отличались от большинства командиров. Как и Г. И. Бутаков, адмирал А. А. Попов далеко не был сторонником царивших тогда на флоте жестокостей. Во время дальних плаваний, рассказывает о нем Станюкович, он «отличался необыкновенной заботливостью о матросах и гуманным к ним

отношением и строго следил, чтобы на судах его эскадры командиры и офицеры не проявляли жестокости и избегали телесных наказаний и кулачной расправы». Однажды, узнав, что юный гардемарин приказал высечь матроса, он отчитал командира корабля, допустившего подобный «произвол», а затем так налетел на гардемарина, так бешено кричал на него, грозя по своему обыкновению, во время гневных вспышек, надеть на виновного матросскую куртку, так срамил его при всех, что этот «разнос» надолго остался в памяти на эскадре»[23].

Насмотревшись во время своих многократных плаваний, как большинство офицеров относится к матросам, Макаров навсегда проникся отвращением ко всякого рода насилию и насильникам и при случае жестоко карал последних. Его отношение к матросам свидетельствует о том, что он не отгораживался от народа, из недр которого вышел, был противником крепостнических порядков на флоте, умел ценить и понимать простых людей — нижних чинов. И хотя взгляды Макарова не выходили за рамки буржуазного мировоззрения, они были, безусловно, передовыми для своего времени.

Популярность Макарова среди матросов хорошо известна. Они любили его и охотно исполняли все его распоряжения, как бы ни были они трудны и рискованны. Однако только гуманным отношением Макарова к матросам нельзя объяснять причину этой его необычайной популярности. У самого Макарова мы находим интересные мысли о том, как следует командному составу обращаться с матросами. «…При самодурстве, издевательских поступках и бессмысленных, не вызываемых необходимостью распоряжениях, — читаем мы в дневнике девятнадцатилетнего Макарова, — можно в несколько недель развратить самую лучшую команду, а корабль превратить в „плавучий кабак“… Главное — нужно завести особенный дух и чувство собственного достоинства между всеми матросами. Нужно, чтобы они гордились именем своего судна». Достигнуть этого, по мысли Макарова, можно прежде всего «беспрестанной заботливостью об удобстве команды», то есть не только о пище и одежде матроса, но и о всем его быте, о его личной жизни, досуге и отдыхе как во время плавания, так и на берегу. Нет ничего вреднее, как приказания, ни к чему не ведущие, то есть бессмысленные. Иными словами, не следует в неположенное время, без надобности беспокоить людей. После вахты, нередко очень утомительной, матросы отдыхают или заняты различными работами для себя: шьют сапоги, чинят белье и т. п. Вдруг ни с того, ни с сего не в меру ретивый вахтенный начальник, единственно из соображения, чтобы матросы не оставались без

дела, отдает приказание: «По орудиям, орудия натереть». Резко и пронзительно заливаются свистки боцмана. «Будь ты трижды, анафема, проклят!» — ворчат матросы, бросают свою работу и бегут наверх выполнять приказание. Окончив работу, спускаются вниз, но не проходит и получаса, как снова команда: «Все вахты наверх, рангоут править». И так нередко целый день.

При таком обращении с матросами у них постепенно теряется уверенность в целесообразности и необходимости самой работы. Матрос бросает собственные занятия, клянет морскую службу, офицеров и самое судно, как ненавистный для него острог, «в котором в число наказаний входит запрещение ничего не делать». Теряя постепенно уважение к командиру и офицерам, матрос в свободное время праздно слоняется по кораблю. От безделия матросы начинают ссориться друг с другом, дерзить боцману и унтер-офицерам и т. д. А начальники, не понимая истинной причины происходящего, обрушивают весь свой гнев на матросов. «Команда наша, — говорят они, — это такие мерзавцы и канальи, которым нужны только кнут и линьки, которых нужно отдавать в арестанты, а не посылать на военный корабль». И начинаются зуботычины, кнуты и линьки. Но ругань и битье, конечно, не помогают. «Вот способ, которым можно развратить самую лучшую команду», — замечает Макаров

Особенное внимание Макаров обращал на старых матросов, прослуживших сверхсрочно много лет. «Старые матросы, — замечает он, — работая каждый день за двоих, подают пример молодым, и ни разу не было слышно от них ни малейшего ропота».

Здесь же Макаров вскрывает причину непопулярности некоторых офицеров. Часто команда, говорит он, «не видела на работе возле себя офицеров, которые, мне кажется, должны работать так же, как и команда, и наверху непременно показывать ей пример»[24].

Во время плаваний на многих судах Макаров внимательно присматривался и прислушивался ко всему, что происходило вокруг, и в его наблюдениях и выводах о матросской жизни на кораблях было много справедливого.

Все это явилось одним из серьезных проявлений того влияния, которое оказали на молодого Макарова такие его наставники, как адмиралы Г. И. Бутаков и А. А. Попов. Как наставник и воспитатель, Бутаков добился высокой боевой выучки броненосной эскадры и подготовил флоту много хороших, инициативных командиров.

«Каждый морской офицер, — полагал Бутаков, — должен быть лучшим матросом и лучшим боцманом своего судна, чтобы

иметь нравственное право требовать от подчиненных своим примером того, что им приходится исполнять».

Бутаков неустанно заботился о том, чтобы флот в любой момент был готов встретить врага в полной боевой готовности, и призывал к инициативе весь личный состав флота.

Влияние Бутакова на Макарова сказалось глубоко и сильно во всех областях его деятельности. Макаров был наиболее талантливым и восприимчивым учеником «бутаковской школы». Он не только основательно усвоил еще в молодые годы основы созданной Бутаковым тактики, но и сам принимал живое участие во всех учениях на эскадре Бутакова, а впоследствии, в более зрелые годы, продолжал, развивал и дополнял научные работы своего учителя в области тактики парового флота. Опубликованный им в 1897 году труд «Рассуждения по вопросам морской тактики» был написан не без серьезного влияния идей Бутакова.

Поддержанный адмиралом Бутаковым проект Макарова был одобрен. Казалось бы, что теперь молодому и способному офицеру необходимо предоставить все условия и возможности для дальнейшей плодотворной работы в области непотопляемости судов. Но этого не случилось. В 1870 году Макарова назначили на паровую шхуну «Тунгус», направлявшуюся на Дальний Восток. Кроме исполнения прямых обязанностей вахтенного начальника, Макарову пришлось быть также и ревизором корабля, то есть заведовать его хозяйственной частью, главным образом питанием[25]. «Дело это не по мне, — писал он, — я не создан для того, чтобы быть чиновником и корпеть над счетами, и если до сих пор не отказывался от этого докучливого места, то потому, что всегда был того мнения, что, „взявшись за гуж, не говори, что не дюж“. И действительно, свои обязанности на корабле Макаров выполнял самым добросовестным образом.

Тяжело было Макарову сознавать, что дело, начатое им с таким успехом, оборвалось, что плавание на «Тунгусе» не обещает ничего интересного, а обязанности ревизора неизбежно сулят только неприятности и хлопоты.

Едва ли случайно молодого даровитого офицера, рвущегося к плодотворной научной деятельности, полного творческих стремлений, посылают в плавание на Дальний Восток. Очевидно, что «излишне энергичный» мичман «сомнительного происхождения», с трудом допущенный в свое время в гардемарины, пришелся не по нутру чиновникам морского министерства, а способ избавиться от таких людей, практиковавшийся в царском флоте, был очень прост: отправить в

дальнее плавание!

Все время отвлекаясь от своих прямых обязанностей хлопотливой работой ревизора, заваленный отчетностью, высчитывающий золотники судового рациона, раздраженный и утомленный, мичман клянет свою судьбу и мечтает об отставке. К кому обратиться за помощью, кого просить? На адмирала Попова надежды мало, возможно, что и адмирал Бутаков вскоре позабудет о нем, как забыл Попов.

О тогдашнем настроении Макарова и обстановке на корабле красноречиво повествуют его дневники. В них уже нет тех размышлений, восторгов и анализа чувств, которыми полны его записи, сделанные во время прежних плаваний. Стиль дневника сухой, деловито-официальный. Макарову тяжело. Он начинает многое понимать и, вероятно, догадывается о причине своего назначения в плавание. Однако его аккуратность, наблюдательность и вдумчивость ему не изменяют. День за днем Макаров описывает весь переход и особенно много внимания уделяет парусам. Он недоумевает и старается разъяснить себе, почему плавание протекает так медленно, почему шхуна буквально ползет черепашьим шагом и переход, на который необходимо пятнадцать-двадцать дней, совершает семьдесят семь дней (таков был, например, переход из Рио-де-Жанейро до Санди-Пойнт). Вопрос этот не остается без ответа. В дневнике Макаров подробно отмечает все упущения, которые он наблюдал на корабле в управлении парусами, и высказывает соображения, как следовало бы использовать метеорологические условия, мореходные качества шхуны и паруса, чтобы достичь максимального хода.

Вся эта обстоятельная работа была предпринята Макаровым исключительно в целях самообразования, из желания лучше овладеть своей профессией, так как командир корабля был не из тех, кто мог бы прислушаться к советам мичмана или поучить его.

Вообще, по отзыву Макарова, командир «Тунгуса» капитан-лейтенант Григораш был плохой моряк, «гореплаватель», и к тому же «труслив как заяц». Добравшись, с грехом пополам, до Магелланова пролива и уже войдя в него, он, напуганный здешними опасностями и всего более господствующими в проливе огромной силы западными ветрами, решил, по выражению Макарова, «повернуть оглобли», то есть идти обратно, чтобы затем продолжать путь мимо мыса Горна. По морскому обычаю, командир созвал совет офицеров, на котором каждый должен был высказать свое мнение. Все поддакивали командиру, кроме Макарова, возражавшего и доказывавшего, что нельзя в

морском деле отступать перед трудностями, не использовав все возможности. Командир был взбешен поведением молодого моряка. После бесконечных проволочек капитан все же решил вести корабль вокруг мыса Горн.

В данном случае чрезвычайно ярко проявился характер Макарова. Он был чужд заискивания перед начальством и в рамках дисциплины поступал так, как считал правильным. Таким он оставался всю жизнь.

На Дальний Восток «Тунгус» шел около семи с половиной месяцев. Выйдя 2 ноября 1870 года из Кронштадта, он прибыл во Владивосток 14 июня 1871 года. Здесь Макарова ожидал сюрприз: приказ от 1 января 1871 года о производстве его за отличие в лейтенанты. Столь быстрое производство офицера в следующий чин в мирное время было случаем из ряда вон выходящим. Мичманом Макаров был всего лишь полтора года. Как выяснилось потом, инициатива производства исходила от адмирала Бутакова.

Вскоре по приходе шхуны во Владивосток старший офицер и командир покинули ее. Макаров, выполняя обязанности ревизора, временно заменял и командира шхуны. Он отнюдь не жалел об уходе командира, которого не любил и не ценил как моряка. Больше того, Макаров надеялся, что его самого назначат командиром «Тунгуса», и уже строил планы, как он сможет тогда проверить свои наблюдения и расчеты. Кроме того, такое назначение было бы, конечно, лестно для самолюбия двадцатитрехлетнего моряка. Но вот прибыл вновь назначенный командир, и надежды Макарова рухнули. «День поистине не веселый, — пишет он в дневнике, — тяжелое состояние и отвратительное настроение».

Это отвратительное настроение, не покидавшее Макарова с момента прибытия нового начальника, и возникшая под влиянием всего происшедшего мысль о бесперспективности дальнейшей службы привели его к решению вовсе оставить военный флот и посвятить себя гражданской деятельности. Здесь, полагал Макаров, перед ним раскроются более широкие перспективы, здесь он свободно сможет применить свои знания и инициативу. Загруженный работой на «Тунгусе» до последнего предела и занятый выгрузкой на берег привезенного из России груза, Макаров с трудом урвал время, чтобы побывать на берегу, когда шхуна прибыла в Николаевск. Здесь он случайно встретил своего сослуживца по «Богатырю»

— Изенбека, пожаловался ему на тяжелую и не представляющую для него интереса службу на «Тунгусе» и сообщил, что хочет оставить флот. Изенбек одобрил это решение

Макарова и предложил ему перейти в созданное им пароходство Амурского бассейна. Соблазнившись широкой организацией дела и заманчивыми планами Изенбека развернуть впоследствии и морские рейсы за чайным грузом в китайские порты, Макаров согласился перейти на службу в пароходство и рассказал об этом своему бывшему преподавателю истории и географии Якимову, который по-прежнему жил в Николаевске.

Якимов отрицательно отнесся к намерению Макарова. «Вы, — заявил он своему бывшему воспитаннику, — совершаете смертный грех, покидая флот, где вас ожидает великая будущность». Пароходное предприятие Изенбека не внушало никакого доверия Якимову. Он считал, что подобное предложение может польстить лишь неопытным новичкам, падким до высоких окладов и не видящим, что товарищество не имеет под собой прочного основания. Якимов собирался даже лично отправиться к Изенбеку и просить его отказать новому пайщику в приеме на службу в товарищество.

Однако, пока шли переговоры Макарова с Изенбеком, пришла депеша. Макарова спешно вызывали в Петербург, где он должен был поступить в распоряжение генерал-адъютанта адмирала А. А. Попова. Какова будет новая работа в столице и в какую форму выльются его взаимоотношения с бывшим начальником, Макаров не знал. Он колебался, как поступить: ехать ли в Петербург или оставаться в Николаевске и переходить на службу к Изенбеку. Однако Якимов убедил Макарова отправиться в Петербург. Распрощавшись с родными и знакомыми, Макаров уехал в столицу.

Несмотря на то, что плавание на «Тунгусе» было для Макарова очень неприятным, оно во многом обогатило его морской опыт и дало ему хозяйственные навыки, хотя в то же время оторвало его не только от жизни флота, но и от исследовательских работ в области непотопляемости судов. Он думал теперь, что не только он сам позабыт, но позабыты и все его проекты.

Дело, однако, обстояло не так. Громадное значение предложений Макарова быстро подтвердилось практикой. «Пластырь Макарова» и «магистральные трубы» нашли широкое применение. «Магистральные трубы» были уже установлены на всех фрегатах Балтийского флота, а на заводах в спешном порядке изготовлялись трубы по «системе Макарова». Его имя получило известность и признание в морских кругах. Узнали об его изобретениях и немедленно использовали их и за границей. Лейтенант Макаров стал крупным авторитетом в вопросах непотопляемости судов.

Адмирал Попов, под непосредственным начальством которого Макаров находился в течение четырех лет, поручил ему разработку водоотливных средств для его «поповок».

Работы у Макарова было много, главным образом вычислительной. Сохранилось множество тетрадей с подробными вычислениями и чертежами, относящимися к водоотливной системе проектируемых Поповым судов, а также и других кораблей русского флота. Макарову пришлось взять на себя организацию всего дела, связанного с непотопляемостью кораблей, учить на кораблях тому, как пользоваться спасательными средствами, читать лекции, писать статьи, инструкции. Обследуя корабли, чтобы определить возможность установки на них водоотливных средств, Макарову нередко приходилось залезать даже в междудонные отсеки.

Некоторое представление о тех условиях, в которых работал Макаров на кораблях, дают его записи в дневнике.

«Трюм поповки „Новгород“, — вспоминал Макаров, — был переполнен липкой грязью противного запаха, которую никоим образом нельзя было даже отскрести, потому что она тянется за скребком. Начинать работу можно было только тогда, когда будет вычищен трюм. Я приступил к его очистке в такой атмосфере, где матрос не мог бы работать более получаса. Я изыскивал все меры, я ползал в этой ужасной грязи, чтобы следить за работами. Было время, когда я был в отчаянии, — так тихо подвигалась работа… При крайне спутанных переборках между днами пролаз везде между днами человеку моего роста был сопряжен с ужасными усилиями. Я сделал все, что мог, я надорвался… Но тем не менее я работу кончил». Целиком отдаваясь любимому делу, Макаров иногда впадал в пессимизм. Ему казалось, что его труд и старания не найдут ни должной оценки, ни благодарности. «Работа по части непотопляемости, — писал он, — не видная, результаты ее скажутся только после аварии, никто не вспомнит, кому корабль обязан своим спасением… О наградах и карьере я никогда не мечтал и не буду мечтать. Рано или поздно я выйду в отставку, чтобы позаботиться о себе. Деньги, которые я получаю, я ценю как средство к работе, я их не откладываю и считаю своим долгом тратить их все, чтобы поставить себя настолько удобно относительно работы, насколько у меня их хватает».

Но если Макаров не нуждался в поощрении и не искал особых наград, то он не выносил и несправедливой критики и необоснованных придирок и был готов доказывать свою правоту перед кем угодно. Сохранилось очень интересное письмо Макарова к адмиралу Попову, дающее весьма ясное представление о характере молодого Макарова. Отношение

Попова к Макарову менялось несколько раз. Отечески расположенный к нему, он вдруг превращался в сухого педанта, придирчивого и несправедливого. Так, работая вместе с Макаровым над вопросами, связанными с непотопляемостью кораблей, Попов поручил Макарову разработку проекта и постройку круглой шлюпки. Очевидно, Макарова не увлекала идея постройки круглых судов, и он довольно холодно отнесся к данному ему поручению, тем более, что в это время он был занят более важной работой. Попову это не понравилось, и он выразил Макарову свое неудовольствие. Макаров стерпел. Но когда несправедливые упреки стали повторяться, это вывело его из себя, и он написал Попову длинное письмо «…Несмотря на то полное нерасположение, которое вы ко мне показываете последнее время, — писал Макаров, — я продолжаю по-прежнему работать насколько могу и скорее усилил работу, чем ослабил, чтобы загладить дурное впечатление, которое произвел мой поступок относительно круглой шлюпки».

Макаров был убежден, что главная причина такого отношения к нему со стороны Попова — это дело с постройкой круглой шлюпки, вторая — чрезвычайная настойчивость и упорство во всех делах, проявляемые Макаровым. «В сущности, моя настойчивость в первые два года и постройка круглых шлюпок в последний год — вот единственные причины, почему вы мною недовольны всегда и почему вы всегда считаете меня беспокойным человеком, который не заслуживает вашего доверия, — пишет Макаров, преувеличивая в порыве раздражения недовольство им Попова. — Вы вините меня в том, — продолжает он далее, — что я постоянно приписываю себе инициативу дела, но для меня достаточно привести пример последней статьи о непотопляемости, чтобы указать вам, что я все называю вашим или каким-нибудь другим именем, но ни одного раза не называю своим»[26].

Письмо это осталось неотправленным. Но если бы адмирал Попов и получил его, оно вряд ли что-нибудь изменило бы в сложившихся между ними отношениях.

Столкнулись два самолюбия, два сильных характера. Несмотря на свою молодость, Макаров был очень настойчив, и если иногда отступал, то только «тактически», до поры до времени, когда представится возможность полностью осуществить свои планы и намерения. Это чувствовали все и часто не прощали ему его настойчивости, особенно старики. Но, несмотря ни на что, он упорно шел к намеченной цели, движимый одним чувством — помочь родному флоту, для которого вопрос о непотопляемости был жизненно важным вопросом, ибо каждый

выход судна в море, как писал Макаров, представлял собою большой риск.

Макаров в совершенстве изучил судостроительную технику и механическое дело, применял свои изобретения по непотопляемости при любых условиях на судах самых разнообразных конструкций, наконец, научился самостоятельно проектировать корабли. Многие потом недоумевали, откуда у Макарова такое поразительное знание технических качеств корабля. Четыре года работы с адмиралом Поповым объясняют, где он получил эти знания. К сожалению, Макаров был лишен возможности осуществлять свои идеи и проекты вполне самостоятельно. Располагай он этим правом, его работы над непотопляемостью, несомненно, приняли бы иной масштаб, а эксперименты производились бы с еще большим размахом. Но, так или иначе, свою первую большую задачу Макаров решил. Статьей, опубликованной в «Морском сборнике», и последующими работами он положил начало новой отрасли кораблестроения — учению о непотопляемости корабля, — значительно опередив в этом заграничных кораблестроителей.

БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ

«В будущих наших войнах минам суждено будет играть громадную роль».

С. О. Макаров

Синопское морское сражение, закончившееся разгромом турецкой эскадры, было последней славной победой русского парусного флота. Вступившие в войну на стороне Турции развитые капиталистические страны Англия и Франция имели уже сильный паровой винтовой флот.

Русские парусные корабли не могли противостоять значительно более быстроходным, вооруженным дальнобойной артиллерией паровым кораблям противника. К тому же морские силы союзников в Черном море превосходили русские и в количественном отношении. Несмотря на блестящие качества личного состава Черноморского флота, руководимого выдающимися адмиралами В. А. Корниловым[27], П. С. Нахимовым и В. А. Истоминым[28], действия русских кораблей были парализованы. Флот сосредоточился в Севастополе. Крепостническая, самодержавная Россия расплачивалась за свою политическую, военную и техническую отсталость. Когда противник высадился в Крыму и двинулся на Севастополь, большую часть флота пришлось затопить, чтобы преградить врагу вход в Севастопольскую бухту. Сняв с кораблей орудия, моряки ушли на берег защищать город.

Стойкость защитников Севастополя изумила весь мир и заставила Англию и Францию отказаться от широких планов ведения войны.

И все же война была проиграна. Севастополь пал. Черноморский флот перестал существовать.

Мирный договор, заключенный в 1856 году в Париже, нанес сильный удар царской России. Один из пунктов договора лишал Россию права строить на Черном море военные корабли.

Между тем реформы 1861-1874 гг. при всей их самодержавной ограниченности вызвали к жизни придавленные крепостническими отношениями общественные силы. Вступление России на капиталистический путь развития открыло перспективы для быстрого развития и технического совершенствования русского флота. Один за другим появляются смелые технические проекты. На страницах «Морского сборника»

из номера в номер публикуются сообщения об изобретениях морских офицеров. Адмиралы А. А. Попов и Г. И. Бутаков, ломая унизительную традицию, решительно поднимают голос против раболепного, некритичного отношения к преимуществам иностранной военно-морской тактической и изобретательской мысли.

Постепенно, с развитием промышленности, в России начали строить мощные паровые, обшитые броней корабли, появляется дальнобойная артиллерия, совершенствуется созданное впервые в России минное дело, возникают новые боевые средства, впервые в мире разрабатывается тактика броненосного флота.

Каков же был этот флот?

Уже в 1861 году был спущен на воду первый русский корабль с броневой защитой — канонерская лодка «Опыт». Корабль был построен на петербургских верфях под руководством корабельного инженера Прохорова.

В 1864 году была утверждена программа строительства броненосных кораблей, в том числе двух низкобортных двухбашенных броненосных лодок — «Чародейка» и «Русалка», двух трехбашенных фрегатов — «Адмирал Лазарев» и «Адмирал Грейг» и двух двухбашенных фрегатов — «Адмирал Чичагов» и «Адмирал Спиридов». Все эти корабли вступили в строй в 1868-1869 гг. Это были добротные корабли, предназначавшиеся для береговой обороны, с толщиной бортовой брони от 70 до 178 миллиметров и артиллерией крупного калибра (280 миллиметров). В 1867 году были спущены на воду броненосный мореходный фрегат «Князь Пожарский» водоизмещением 4506 тонн и скоростью хода 11,7 узла. Впоследствии этим кораблем командовал Макаров. В 1869 году был заложен один из самых сильных броненосцев своего времени «Петр Великий» водоизмещением 10 105 тонн, с бортовой броней до 356 миллиметров и с четырьмя 305-миллиметровыми орудиями. Корабль этот являлся прототипом современного линейного корабля. Строителями его были корабельные инженеры Окунев и Леонтьев. В 1875 и 1877 гг. вступают в строй первые в мире, весьма совершенные по своим качествам броненосные крейсера 1 ранга «Генерал-Адмирал» (водоизмещение 4600 тонн) и «Герцог Эдинбургский» (водоизмещение 4800 тонн).

Большое развитие получает в России и минный флот. На опыте русско-турецкой войны 1877-1878 гг. быстрыми темпами создаются минные катера, а также более крупные мореходные миноносцы. В 1877 году сооружается миноносец «Взрыв» — прототип более позднего крупного миноносца. На «Взрыве», имевшем водоизмещение в 160 тонн и скорость 12,3 узла, был

установлен впервые на минном корабле подводный торпедный аппарат. Следует отметить, что идея вооружения миноносца торпедным аппаратом принадлежит Макарову, установившему торпедную трубу под килем на одном из своих минных катеров во время русско-турецкой войны. Создание русскими инженерами миноносца «Взрыв», а вслед за ним миноносцев «Батум» и «Сухум» положило начало строительству нового типа кораблей, что вызвало интерес и подражание в иностранных флотах.

Таким образом, русские конструкторы и кораблестроители успешно справились в начале семидесятых годов с задачей создания отечественного боевого флота.

В связи с отменой крепостного права и проведением военной реформы устанавливаются новые принципы обучения личного состава флота, изменяется система комплектования, складываются новые отношения между офицерским и рядовым составом флота. Но наряду с возникающим новым существовало и боролось за старое все отживающее, консервативное, реакционное. Прежде всего цеплялись за старое на флоте представители феодально-крепостнических кругов, составлявших верхушку флота, занимавшие в нем командные посты.

Тем не менее Балтийский флот реорганизовался довольно быстро и к концу семидесятых годов XIX века представлял собой силу, способную оборонять побережье.

На Черном море военного флота не существовало, так как заводить его здесь после Крымской войны Россия по условиям Парижского мирного договора не могла. По предложению адмирала Ф. П. Врангеля[29] было решено строить винтовой быстроходный торговый флот. С этой целью в 1857 году было основано завоевавшее вскоре широкую популярность Русское общество пароходства и торговли (РОПИТ), обслуживавшее порты Черного и Средиземного морей. Пароходы РОПИТ строились с таким расчетом, чтобы в нужный момент их сравнительно легко можно было превратить в легкие вспомогательные крейсера и другие боевые корабли. Если не для сражений в открытом море, то для обороны побережья, а также для обеспечения русской армии всем необходимым с моря такие быстроходные корабли могли бы оказаться весьма полезными. И действительно, идея превращения морского парохода во вспомогательный крейсер целиком оправдала себя в русско-турецкую войну 1877 — 1878 гг. Всего морскому ведомству на время войны с Турцией было передано около двенадцати самых быстроходных пароходов, в том числе «Великий князь Константин», «Аргонавт», «Владимир» и «Веста».

Россия искала случая избавиться от тягостных и

унизительных условий Парижского договора. И такой случай, наконец, представился. Воспользовавшись поражением Франции в франко-прусской войне (1870-1871 гг.), Россия заявила об отказе от выполнения Парижского договора и приступила к строительству на Черном море военных кораблей.

Борьба за обладание Черным морем возобновилась. Однако увеличение русских морских сил шло медленно. Строительство флота свелось к сооружению по проекту адмирала Попова, при участии лейтенанта Макарова, плоскодонных круглых тихоходных «поповок». Имевшие некоторое значение в качестве плавучих береговых батарей для защиты портов, «поповки» совершенно не годились для боя в открытом море. Было на Черном море еще несколько тихоходных деревянных корветов и железных шхун, но в серьезном бою они не могли быть использованы. Пароходы РОПИТ, обладавшие хорошим по тем временам ходом, и колесная царская яхта «Ливадня» — вот все, что плавало под русским флагом в Черном море.

Однако, потерпев поражение в Крымской войне, царское правительство вовсе не собиралось отказываться от своих планов на Ближнем Востоке и Балканах.

В начале семидесятых годов внешнеполитическая обстановка сложилась для царской России благоприятно. В 1870 году Франция была разгромлена Пруссией. Англия, оставшаяся без своего союзника, не рисковала снова выступить в «защиту» Турции. Обеспечила себя царская дипломатия и нейтралитетом со стороны бисмарковской Пруссии, объединившей после франко-прусской войны многочисленные княжества в единое государство. Таким образом, на Балканах и Ближнем Востоке руки у царской России были развязаны. И хотя Россия к новой войне с Турцией не была готова, обстоятельства заставили ее начать эту войну.

Ближайшим поводом к русско-турецкой войне 1877-1878 гг. послужили события в балканских странах, находившихся под владычеством Турции.

Летом 1875 года произошло восстание христианского населения против турецкого гнета сначала в Герцеговине, а затем и в Боснии. Идея национального объединения всего южного славянства под главенством России пропагандировалась уже давно. Именно поэтому восставшие встретили горячее сочувствие и обещание вооруженной поддержки со стороны Сербии и Черногории. В России восстание также встретило живой отклик, особенно среди славянофилов.

Борьба на Балканах разгоралась. В мае 1876 года восстание вспыхнуло и в Болгарии, где тайный национальный комитет объявил, что пробил час освобождения болгар от ненавистного

турецкого ига. Турецкие войска со зверской жестокостью подавили восстание. В одном Филиппопольском округе в течение нескольких дней было вырезано двенадцать тысяч человек.

Резня в Болгарии произвела потрясающее впечатление на общественность Европы и России и была умело использована царской дипломатией.

Война России во главе славянских народов против турок казалась неизбежной. Однако была сделана лицемерная попытка уладить дело мирным путем. Канцлеры трех империй — Горчаков (Россия), Бисмарк (Германия), Андраши (Австро-Венгрия), собравшись в Берлине, разработали так называемый «Берлинский меморандум», по которому от Турции требовалось проведение реформ в пользу христианского населения балканских стран. Эти требования были составлены так, что, если бы Турция согласилась на них, она стала бы объектом международного контроля, в котором России должна была принадлежать руководящая роль. Англия и на этот раз встала на путь дипломатической «защиты» Турции. Во всей своей остроте снова проявились противоречия между Англией и Россией на Ближнем Востоке. В России, впрочем, хорошо понимали, что Англия на стороне Турции не выступит, но помогать будет ей всеми средствами.

Угрозы, раздававшиеся тогда по адресу России в английском парламенте, не имели силы. У Англии не было союзников. Все же, несмотря на выгодную внешнеполитическую ситуацию, начинать войну Россия не решалась. Причины этой нерешительности были серьезные. С начала семидесятых годов в связи с развитием промышленности в ряде центров России возникает рабочее движение, неудержимо растет количество стачек. В деревнях учащаются волнения крестьян, которые требуют ликвидации крепостнических пережитков, сохранившихся в результате половинчатой в своей основе реформы 1861 года. Не подготовлена была Россия к войне и в военно-экономическом отношении. Только в 1874 году начала осуществляться военная реформа, и результаты ее еще не успели сказаться на боевых качествах армии. На главном морском театре будущей войны — на Черном море — Россия почти не имела флота. Перевооружение как армии, так и флота только начиналось.

Правящие круги отдавали себе отчет в том, что поражение в этой новой войне приведет к новому революционному подъему в стране, подобно тому, как это произошло после Крымской войны, заставившей приступить к реформам. Поэтому царское правительство действовало осторожно, стараясь выиграть время для подготовки к войне и всячески оттягивая ее начало.

Вступление России в войну с Турцией было ускорено разгромом в феврале 1877 года турецкими войсками Сербии, которая в июне 1877 года выступила совместно с Черногорией против турецкого господства.

Заручившись нейтралитетом Австрии на случай войны с Турцией и получив согласие Румынии на проход русских войск через ее территорию, Россия совместно с другими европейскими державами предложила Турции начать демобилизацию и осуществить разработанный русской дипломатией проект автономного устройства Боснии, Герцеговины и Болгарии. Турция ответила отказом. Александр II счел это достаточным поводом и 12 (24) апреля 1877 года подписал манифест об объявлении войны Турции.

Однако военные действия начались лишь в конце июня, когда русская армия переправилась через Дунай.

На сухопутном театре Россия располагала значительными силами и обладала большими ресурсами. Но что она могла противопоставить противнику на море? 14 паровых катеров и два десятка гребных судов на Дунае да небольшие торговые пароходы не могли противостоять турецкому флоту, насчитывавшему в 1877 году пятнадцать броненосцев от двух до девяти тысяч тонн водоизмещением, пять винтовых фрегатов, тринадцать винтовых корветов, семь бронированных канонерских лодок и восемь мониторов. Помимо этого, в составе турецкого флота было еще большое число парусных кораблей.

Единственным преимуществом русских было то, что они обладали новым видом оружия — минами.

Мысль применить мины в войне на море в сущности не была новостью. В России мина впервые была применена еще во второй половине XVIII века. Во время русско-турецкой войны 1768-1774 гг. русские войска предприняли попытку взорвать с помощью плавучей мины мост через Днестр, близ Хотина.

В 1807 году русский офицер полковник И. И. Фитцум разработал первый проект подводной мины с электрическим взрывателем.

В 1812 году выдающийся русский ученый П. Л. Шиллинг[30] предложил применять для взрыва подводных мин гальванический элемент. В дальнейшем больших успехов в разработке некоторых вопросов минного дела в России достигли академик Б. С. Якоби[31], изобретатель подводной лодки и самодвижущейся мины И. Ф. Александровский[32], изобретатель различных типов мин А. П. Давыдов, изготовивший в 1856 году новый образец ударной мины с механическим запальным устройством — прообраз современной ударно-механической мины, — и другие. Наконец, много

внимания уделял минному делу и сделал ряд ценных предложений адмирал А. А. Попов. Минное оружие нашло широкое применение в период Крымской войны на Балтике и на Черном море. Только для обороны Кронштадта в 1854-1855 гг. было выставлено свыше 450 гальванических мин.

В 1874 году для подготовки специалистов минного дела в Петербурге была открыта Технико-гальваническая школа, где вместе с саперами обучались также и морские офицеры. В конце 1874 года в Кронштадте, по инициативе адмирала Попова, были учреждены минные офицерские классы и минная школа, готовившая унтер-офицеров и матросов минного дела.

Новая отрасль военно-морского дела привлекла внимание многих изобретателей-моряков. Капитан-лейтенант Бурачек предложил устанавливать на баркасах специальные откидные шесты, которыми можно прикреплять мины. Предложение это было проверено на практике, причем опыты дали хорошие результаты.

Не вызывает сомнения, что Макаров знал об изобретениях своих предшественников и учитывал их достижения.

Когда практически встал вопрос о том, что нужно предпринять срочные меры против турецких военно-морских сил на Черном море, было принято решение вооружить легкие торговые пароходы РОПИТ, чтобы они могли противостоять турецким броненосцам.

Среди представленных в этой связи проектов особого внимания заслуживают два: проект Н. Н. Баранова и проект лейтенанта С. О. Макарова.

Идея первого проекта заключалась в установке сильных артиллерийских орудий на укрепленные палубы пароходов и создании, таким образом, хотя и уязвимых, но быстроходных крейсеров.

Второй проект, несравненно более оригинальный и смелый, преследовал цель парализовать боевые действия турецкого флота с помощью беспалубных катеров, снабженных минами, как средством нападения. Однако ничтожный по размерам беспалубный минный катер не смог бы, разумеется, совершать сколько-нибудь значительные переходы, И вот Макарову приходит в голову поистине блестящая мысль использовать в качестве транспортного средства быстроходные пароходы. Пароход может вести катер на буксире или доставить его в нужный пункт, подняв на палубу. Первый способ был признан Макаровым мало практичным, на волне катер будет захлестывать, буксирный канат может лопнуть, к тому же всякий буксир уменьшает скорость парохода, что весьма нежелательно, особенно

в условиях боевых действий. Имея же на борту один или несколько легких катеров, снабженных минами, пароход может ночью незаметно подойти к неприятельской эскадре, остановиться на некотором расстоянии от нее и спустить на воду минные катера. Внезапно атаковав неприятеля, минные катера немедленно возвратятся к пароходу, где их поднимут на борт; пароход даст полный ход и вернется в ближайший отечественный порт

Мысль Макарова вначале не нашли ни в ком сочувствия, до такой степени она казалась «неприемлемой». Но Макаров действовал энергично и настойчиво. С осени 1876 года он стал забрасывать начальство записками, докладами и представлениями, настаивая на том, чтобы в условиях полной безоружности России на Черном море его проект был испробован.

О том, сколько сил и энергии ушло на борьбу с рутиной и недоброжелательностью, хорошо свидетельствуют слова самого Макарова. «Вряд ли, — пишет он, — за всю жизнь я проявил столько христианского смирения, как за эти 2 месяца. Иной раз не только язык — руки! —так и чесались!»

Дело все же не двигалось с места, пока Макарова не поддержал главный командир Черноморского флота адмирал Н. А. Аркас[33]. Проект направили на утверждение в Петербург, и после обычной канцелярской волокиты Макарову было поручено его осуществить В распоряжение Макарова был предоставлен лучший пароход Русского общества пароходства и торговли «Великий князь Константин», на котором был поднят военно-морской флаг.

Получив все полномочия, Макаров с необычайной энергией принялся за осуществление своего проекта. Прежде всего он подобрал из добровольцев офицеров и команду. И уже через две недели после своего назначения командиром Макаров в донесении адмиралу Аркасу подробно сообщил о проделанной работе по превращению парохода из торгового в военный, специально приспособленный для минных атак. Больше всего хлопот доставило устройство сооружений для четырех минных катеров, которые должен был нести «Константин». Беспокоил также Макарова недостаток на корабле мин. Самодвижущиеся мины (торпеды) в то время были новостью, и Макарову с превеликими трудностями удалось получить несколько таких мин только в июле 1877 года.

Макаров докладывал Аркасу, что в ходе подготовки «Константина» к боевым действиям заготовлено и опробовано несколько десятков различных мин, изготовлено четыре буксирных шеста для парохода, сделаны приспособления для их

буксировки с вьюшками, блоками и пр.

Донесение Макарова, рассказывающее о том, как обыкновенный торговый пароход превращается в грозный боевой корабль, является интереснейшей страницей в истории развития минного дела в России. Опыт русских моряков в турецкую войну, успехи их минных катеров на Черном море и на Дунае послужили мощным толчком к развитию минного дела во всех флотах и созданию нового типа военных кораблей — миноносцев. Приоритет русской технической мысли здесь неоспорим.

Боевая задача, которая возлагалась на минные катера Макарова, состояла в том, чтобы атаковать неприятеля, пуская в ход, смотря по обстоятельствам, два рода мин: шестовые и буксируемые. Первые укреплялись на концах деревянных шестов длиною до шести метров, опущенных с носовой части катера в воду. Взрывчатым веществом служил пироксилин. Чтобы нанести решительный удар неприятельскому кораблю, нужно было незаметно подойти к нему почти вплотную, то есть на расстояние длины шеста, и ударить шестом в корпус. Взорвавшись на глубине около двух с половиной метров от ватерлинии, в том месте, где корабль не защищен броней, мина может сделать огромную пробоину и вывести корабль из строя или потопить его.

Буксируемые крылатые мины Макарова прикреплялись на длинном тросе к корме катера. В этом случае тактика нападения на вражеский корабль заключалась в том, что катер резким поворотом у борта или под кормой неприятельского корабля наводил буксируемую мину на цель. Взрыв происходил от удара мины о корпус корабля или при помощи электрического тока. Для успешного выполнения всей этой сложной операции необходимы были исключительная смелость, ловкость и самообладание. Малейшая непредвиденная случайность (неловкость в маневрировании, набежавшая волна) могла не только сорвать все дело, но привести к взрыву катера. Макаров все это прекрасно понимал. Он подобрал себе в помощники людей, испытанных в опасностях. Все это были добровольцы. «С такими помощниками, — писал Макаров, — я не задумаюсь идти на самую большую опасность». Он разработал подробный план действий, исключительно смелых и рискованных.

Вот как рисует Макаров картину нападения на неприятельскую эскадру то этому плану.

Когда неприятель обнаружен, все четыре катера спускаются на воду и на буксире «Константина», стараясь быть незамеченными, подходят к кораблям противника. В случае, если «Константин» будет сам обнаружен, то он дает полный ход и направляется вдоль линии неприятельских судов. Поравнявшись с

первым неприятельским кораблем, первый катер отдает буксир; поравнявшись со вторым кораблем, то же проделывает второй катер и т. д. Расставшись с последним, четвертым катером и предоставив катерам действовать самостоятельно, «Константин», вооруженный пятью шестовыми минными аппаратами, сам начинает наносить смертельные удары вражеским кораблям. Каждый из катеров, взорвав мину под судном, производит нападение на другое судно, пока не израсходует всех мин. Вся атака должна совершаться возможно быстрее. Выполнив задание, все катера возвращаются в свою базу, после чего «Константин» полным ходом направляется в безопасное место, где и поднимает катера на палубу.

Действительность, как вскоре оказалось, отличалась от нарисованной Макаровым картины. Не получившие еще боевого опыта в минном деле русские моряки не могли, конечно, предвидеть всех деталей сложного и крайне опасного дела и вначале допустили ряд промахов.

Макарова нередко называли фантазером, — настолько смелыми казались некоторые из его проектов. Но смелость у него всегда сочеталась с величайшей осмотрительностью и продуманностью всех деталей затеваемого им дела. Нарисовав в своем воображении идеальную картину минной атаки на турецкие броненосцы, Макаров приступил к самой тщательной подготовке технического оборудования корабля-матки и к тренировке экипажа.

«Техническая часть подъема катеров была проста и настолько удобна, что все паровые катера с полным минным вооружением и снабжением, а также с парами в котлах могли быть спущены сразу. На ученьях их спускали на воду даже при шести узлах хода; подъем производился поочередно. Подъем всех четырех катеров от команды „все наверх“ до команды „стоп тали“ требовал 7 минут времени, — и случалось исполнять его на значительном волнении», — вспоминал Макаров много лет спустя.

Помимо главного вооружения в виде девяти шестовых цилиндрических мин с автоматическим замыкателем, «Константин» имел четыре девятифунтовых нарезных орудия и одну шестидюймовую мортиру.

Но основную боевую силу корабля составляли, конечно, четыре минных катера, носившие названия: «Чесма», «Синоп», «Наварин» и «Минер». Никогда еще не было во флоте случая, чтобы катера с машинами, котлами, запасом провизии, угля и различным снаряжением подымались на палубу корабля. На двух-трех судах Черноморского флота пробовали было осуществить такой подъем, но задача была признана настолько трудной, что

пришлось ее оставить. При помощи особых шлюпбалок собственной конструкции Макаров добился выполнения этого маневра в несколько минут. Добился, разумеется, не сразу; катера обрывались, тросы лопались и шлюпбалки гнулись. Но все это было преодолено. Не менее хлопотным делом оказалось и минное вооружение парохода. Конструировались и испытывались мины различной формы и веса, пока не был найден наилучший тип. Постановка их на катерах и пароходе также потребовала немало труда и терпения[34].

История превращения безобидного пассажирского парохода «Константин» в минный крейсер и его действия на Черном море против турок представляют исключительный интерес не только как блестящий пример изобретательности и бесстрашия. В пропаганде минного дела в России пароход «Константин» также сыграл весьма видную роль. В течение четырех месяцев, ушедших на переоборудование парохода, он служил практической школой для минеров Черноморского флота. Два раза в неделю на борту «Константина» собирались офицеры-минеры, чтобы ознакомиться с минным делом. Объясняли технику и тактику минного дела лейтенант Макаров и его ближайший помощник лейтенант И. Зацаренный. Оба они охотно делились с посетителями знаниями и приобретенным опытом, объясняли конструкцию придуманных ими мин, устройство проводников, запалов и т. д. Для желающих более детально ознакомиться с минным вооружением парохода делались в одной из кают сообщения с демонстрацией моделей и чертежей.

Эта практическая школа минного дела, создавшаяся в острый момент, заинтересовала не один десяток морских офицеров, ставших впоследствии видными специалистами. Лейтенант Зацаренный в статье «Заметки по минному делу на пароходе „Великий князь Константин“ писал: „Этот пароход, единственный в своем роде по идее и исполнению не только в нашем, но и в иностранных флотах, давал в течение почти двух лет много тем для разговоров, даже и не в морском обществе“». В словах этих не было преувеличения. Важность минного оружия понималась всеми сколько-нибудь образованными людьми. Прислушивались и к следующим словам Макарова: «Никакие средства, никакие затраты на развитие минного дела не могут считаться чрезмерными. По моему мнению, в будущих наших войнах минам суждено будет играть громадную роль».

Макарова недаром называли впоследствии «дедушкой минного флота». Он первый привел в систему все изобретения по минному делу, суммировал их, применил на практике, обогатил минное дело своей творческой мыслью, изобретениями и

усовершенствованиями и всячески пропагандировал мины как важнейшее оружие в морской войне.

12 (24) апреля 1877 года, когда была объявлена война, Макаров вызвал команду наверх. Матросы выстроились на палубе. Макаров был заметно возбужден. «Война объявлена, — произнес он. — Мы идем топить турок. Знайте и помните, что наш пароход есть самый сильный миноносец в мире и что одной нашей мины совершенно достаточно, чтобы утопить самый сильный броненосец. Клянусь вам честью, что я не задумаюсь вступить в бой с целой турецкой эскадрой и что мы дешево не продадим нашу жизнь!..»

Командиру не дали договорить. Раздалось такое «ура», какого, по собственному признанию Макарова, ему не пришлось более услышать. На корабле царило необычайное возбуждение. Макаров приказал поднять пары, чтобы идти на Константинополь, он думал врасплох атаковать турецкую эскадру. Расчет был правильный, вряд ли турки были готовы к бою, зная, что у русских нет флота. На корабле деятельно готовились к бою. Всего больше Макаров опасался какой-нибудь непредвиденной случайности. «…Наш успех верен, — говорилось в его приказе, — но может случиться, что из-за какой-нибудь мелочи, из-за какого-нибудь бензеля[35] произойдет неудачный взрыв. На эти-то мелочи я обращаю внимание всех служащих на судне. Я надеюсь, что всякий с любовью и полным спокойствием осмотрит свою часть».

Тем временем, не встречая отпора, турки уже начали хозяйничать на кавказском побережье, громили русские порты — Поти, Гудауты, Очемчиры. 2 мая 1877 года пять турецких броненосцев подошли к Сухум-Кале и, обстреляв его из орудий, причинили серьезные разрушения крепости и городу.

Легко представить себе нетерпение молодого Макарова, внимательно следившего за событиями на Черном море. Четыре месяца работать с лихорадочной энергией, снаряжая свой пароход для борьбы с противником, и теперь, вместо смелых набегов, боев и побед, выполнять будничные функции командира портового судна. Макаров несколько раз обращался к командующему флотом с настоятельными просьбами разрешить ему выйти в море. И только спустя две недели после объявления войны это было ему, наконец, разрешено.

Макаров почувствовал себя на свободе. Настало время действовать.

Сопровождаемый криками «ура» сотен провожающих, ранним солнечным утром «Константин» покидал Севастополь. В намерения Макарова входило прежде всего осмотреть крымские

берега. Но турок здесь не оказалось, и Макаров решил идти на юг, в Батум, куда, по имевшимся сведениям, турки переправили войска для своей анатолийской армии. По пути к цели своего похода Макаров останавливал все встречные суда, выясняя, где находится неприятель. Но все отговаривались незнанием. «Константин» направился в Поти. Но и в Поти турецких кораблей не оказалось. Они уже побывали здесь накануне, подвергли бомбардировке город и ушли на рассвете. Решив, что турки должны быть в Батуме, Макаров направился туда.

Солнце клонилось к западу. «Константин», уменьшив ход, медленно приближался к батумским берегам. В 9 часов 45 минут вечера на расстоянии семи миль от Батума остановили машину. В полном порядке и при полной тишине спустили на воду катера, и они направились к рейду. Во главе группы катеров шел катер «Минер». Командование этим катером Макаров взял на себя. За ним следовал катер «Чесма» под командой минного офицера «Константина» лейтенанта Зацаренного, далее — «Синоп» и «Наварин» (командиры: лейтенант Писаревский и мичман Подъяпольский).

Вдали замелькали огоньки неприятельского судна. Макаров приказал катеру «Чесма», обладавшему наилучшим ходом, атаковать неприятеля. Остальные катера должны были приготовиться к атаке других турецких кораблей. Командир «Чесмы» лейтенант Зацаренный, спустив в воду пироксилиновую мину и ведя ее на буксире, дал полный ход и бросился в атаку. Затаив дыхание, ожидал Макаров взрыва. Тем временем на турецком корабле забили тревогу, был открыт бешеный огонь по катеру. Макаров не мог понять, что произошло. Мимо катера, на котором он находился, осыпаемая картечью и ружейными пулями, пронеслась «Чесма», за ней, догоняя ее, следовал турецкий корабль.

С «Чесмы» что-то кричали. Макаров прислушался. То был голос Зацаренного:

— Неудача Мина не взорвалась! — кричал он.

Тогда решил действовать сам Макаров. Но турки уже заметили катер и открыли по нему ружейный огонь. Пришлось отойти в сторону, чтобы изготовиться к атаке. Не обстрелянные еще люди, находясь все время под градом свистящих пуль, несколько растерялись и замешкались с подготовкой мины. Момент для молниеносной атаки был упущен. «Это же самое замешательство людей при первых выстрелах, — откровенно признается Макаров, — вероятно, было причиной невзрыва мины и на катере „Чесма“. Неприятельский пароход, дав полный ход вперед, скрылся».

Оставаться на рейде было и бесполезно и опасно. В Батуме забили тревогу, взвились сигнальные ракеты, погасли огни на маяке и в городе. «Нападение на Батумский рейд, когда все суда извещены и везде будут целую ночь стоять в полной готовности, я считал неблагоразумным, и решил отступать», — доносил Макаров.

Макаров приказал дать сигнал катерам возвращаться. Но кроме «Наварина» к «Минеру», на котором был Макаров, никто не подошел. Сигналы повторились еще несколько раз. До двух с половиной часов утра ждали катеров, но их не было. Отсутствие катеров не внушало Макарову большой тревоги. Было условленно, что в случае, если связь с «Константином» будет потеряна и катера не смогут его быстро разыскать, они направятся в Поти. Решив, что так именно и случилось, Макаров поднял на палубу катера «Минер» и «Наварин» и приказал идти в Севастополь.

Неудачная экспедиция «Константина», его отсутствие в течение трех суток и исчезновение двух катеров произвели неблагоприятное впечатление в Севастополе. Недоброжелатели Макарова, осуждавшие задуманный им план нападения на турецкие суда и называвшие этот план безумием, снова стали доказывать несостоятельность минных атак. «Пусть рискует собой, но нельзя же так рисковать людьми и пароходами в надежде заработать себе Георгия. Куда девались катера, отчего нет от них никаких вестей, почему они брошены командиром на произвол?»

Что бы ни было причиной осечки мины — неисправность присланного из Кронштадта запала или неопытность командира, — первая неудача доставила Макарову много неприятностей. Ночная экспедиция катеров, кончившаяся безуспешно, имела тяжелые последствия для всей последующей деятельности «Константина». Если бы мина взорвалась, то положение Макарова сразу же укрепилось бы. Один из биографов С. О. Макарова, Ф. Ф. Врангель, пишет об этом так: «Ему (Макарову. — Б. О.) не приходилось бы отвоевывать каждый самостоятельный шаг от недоверчивого начальства; его бы не посылали в бесплодные совместные плавания и не отвлекали бы транспортною службой от прямого своего дела, не держали бы столько месяцев мины Уайтхеда на складе, вместо того, чтобы дать их в руки человека, не упустившего бы случая применить их к делу».

Однако самого Макарова и его помощников неудача не разочаровала. Они видели свои ошибки и многому научились, а желание снова сразиться с неприятелем и победить ни у кого из

состава экипажа не исчезло, а, наоборот, усилилось.

Буквально выпросив разрешение идти в Поти за катерами, Макаров 7 мая приближался к Потийскому рейду. Как и надо было ожидать, «Чесма» и «Синоп» находились в Поти. На них все было исправно и благополучно. Каждую ночь катера готовы были произвести нападение на неприятеля, но турки в Поти не появлялись. Получив сведения, что неприятельский флот находится в Сухуми, Макаров отправился туда. Но вдруг нашел такой густой туман, что все скрылось из глаз. Определить место оказалось невозможным. «Константин» направился в Севастополь.

А турки тем временем, оставив восточный берег, перешли на западный и стали крейсировать между Сулинским рукавом[36] и островом Змеиным, сильно затрудняя снабжение русской армии. Макарову разрешено было сделать набег. Для обеспечения успеха флотилия Макарова была усилена двумя крупными номерными катерами. Первым катером командовал лейтенант Рожественский, вторым — лейтенант Пущин. Когда вышли в море, поднялся свежий ветер. Шедшие на буксире катера стало заливать водой, и ход пришлось уменьшить до семи с половиной узлов.

Турки никак не ожидали прихода русских. Ярко горели огни на маяках в Сулине и на острове Змеином.

На «Константине» и на катерах готовились к атаке. Но в это время сильным течением пароход стало прижимать к берегу, и вскоре он оказался на мели. Макаров приказал выбрасывать уголь за борт и завозить верп[37]. Заработал кабестан[38], наматывая трос верпа; «Константин» дал полный задний ход. Пароход дрогнул и медленно стал сползать в воду.

На рассвете, в утреннем тумане, увидели очертания корабля, прошедшего мимо «Константина» из Сулина к морю. Надо было действовать. Макаров составил такой план атаки турецких броненосцев: большие катера входят в Сулинскую бухту, их ведут на буксире малые до тех пор, пока не обнаружат неприятеля. Тогда все катера выстраиваются в кильватер. Нападение производится одновременно, большие катера, как более быстроходные, заходят с флангов. Сам Макаров оставался на «Константине».

Приближалась полночь, ветер стих. На флотилии — полное спокойствие.

— В добрый час! — произнес Макаров, отправляя катера на трудное дело.

Сначала катера шли вместе, но, завидев стоявшие в глубине Сулинского рейда турецкие броненосцы, разделились, и быстроходные катера первыми бросились в атаку. Они подошли

незамеченными к броненосцам настолько близко, что был слышен разговор на кораблях и перекличка часовых. Командир «Чесмы» лейтенант Зацаренный, желая исправить батумскую неудачу, первым атаковал ближайший турецкий броненосец. Но как только он бросил мину за борт, проводник задел за винт, и машина остановилась. Повидимому, Зацаренному, несмотря на его храбрость и решительность, недоставало необходимых в подобных случаях выдержки и хладнокровия; боясь упустить момент, он слишком спешил и действовал недостаточно четко.

Вслед за «Чесмой» бросился в атаку катер лейтенанта Пущина. Несмотря на обстрел, он спокойно вплотную подошел к борту одного из трех броненосцев и атаковал его. Раздался глухой взрыв, а вслед за ним дружное «ура» со стоявшей вблизи «Чесмы». Одновременно со взрывом броненосца был дан первый пушечный выстрел. При вспышке выстрела ясно обрисовался огромный столб воды, поднятый миной. Хотя взрыв не произвел таких разрушений, от которых броненосец немедленно пошел бы ко дну, во всяком случае, как выяснилось впоследствии, турецкий броненосец «Иджалие» был поврежден настолько основательно, что вышел из строя на все время войны.

Нападение на «Иджалие» произвело на неприятеля очень сильное впечатление. Турецкие корабли, открыв беспорядочный артиллерийский и ружейный огонь, снялись с якорей и ушли из Сулина.

В письмах, опубликованных впоследствии лейтенантом Пущиным на страницах «Кронштадтского вестника», рассказывается, как именно происходило дело. Лишь только раздался оглушительный взрыв и броненосец стал крениться, Пущин приказал дать полный вперед, а сам принялся рубить найтовы. Но, увы! Катер не тронулся с места. В чем дело? «Я не мог понять этого и что было делать — не знал», — вспоминал он. Но вот у Пущина мелькает мысль: в порядке ли винт? Он прыгает в воду и, держась одной рукой за борт, освобождает винт от неизвестно откуда взявшегося конца дюйма в четыре толщиною. В это время не выключенный двигатель дает полный вперед, и барахтающегося в воде лейтенанта едва успевают уже на ходу втащить на катер. Вдогонку несутся пули, но катеру удается отойти от броненосца на безопасное расстояние. В это время по нему открывает орудийный огонь другой броненосец. Полученные катером повреждения были столь значительны, что спасти его не представлялось никакой возможности. И когда катер стал тонуть, команда по приказу Пущина покинула его и вплавь достигла берега. Пущин же, снесенный течением, был подобран турками и доставлен в Константинополь, где его после

бесконечных допросов посадили в одиночную камеру при адмиралтейском доме, приставив к двери камеры усиленную охрану. Здесь же оказались и четыре матроса с затонувшего катера, захваченные турками, когда они вышли на берег. Пятый, машинист Морозов, утонул.

Из своей камеры, выходившей окнами на бухту Золотой Рог, Пущин сделал несколько интересных и ценных наблюдений. В доке стояли сильно поврежденные русскими минами броненосные турецкие корабли, хорошо знакомые Пущину по своему внешнему виду. Борт одного из броненосцев был испещрен множеством суриковых пятен; свежим суриком были прокрашены также целые броневые плиты. «А это значит, — замечает Пущин, — что он, голубчик, получил должное». Здесь же находился и другой броненосец, и также с суриковыми пятнами: «Это значит, что и он заполучил, и теперь лечится».

Моральный эффект сулинского похода был чрезвычайно силен. Турки реально почувствовали, что их флоту угрожает серьезная опасность, даже на подступах к столице.

Иначе стали смотреть теперь на Макарова и его минную флотилию и в морском министерстве. Остро реагировала на черноморские события и зарубежная печать. В Англии, впрочем, газеты всячески старались умалить действенность русского минного оружия. «Собственные корреспонденты» английских газет «утверждали» даже, что турецкий броненосец «Иджалие» совершенно невредим и что русские попытки напугать турок являются не чем иным, как детскими забавами, опасными лишь для их организаторов. Но этому никто не верил и прежде всего сами турки.

За успешное нападение на турецкие корабли на Сулинском рейде лейтенант Макаров был награжден орденом Владимира 4-й степени.

После памятной ночи под Сулином Макарову стало совершенно ясно, что его план ведения наступательной минной войны, при достаточной помощи и поддержке, вполне реален и должен проводиться в жизнь с еще большей энергией. Вместе с тем он убедился, что шестовые и другие мины недостаточно надежны. И Макаров начинает думать о применении против турецких броненосцев незадолго до того появившихся самодвижущихся мин, обладавших большой взрывной силой и удобных в обращении. Такие мины имелись уже на складах морского министерства. Однако Макарову их не выдавали под тем предлогом, что на их приобретение были затрачены большие средства. Сберегать мины из-за того, что они дороги, и не расходовать для той цели, для которой они предназначены, это

было чем-то большим, чем просто глупость. «Я прошу вас, ваше превосходительство, разрешить мне сделать из Севастополя с минами Уайтхеда вылазку на Сулин, — писал Макаров адмиралу Аркасу, — лунные ночи нам будут очень полезны, чтобы найти броненосцы, когда маяк не зажжен, и подойти на 50 сажен можно с катером почти незаметно в самую лунную ночь. Если для операции будет выбрана хорошая погода в тот день, когда броненосцы стоят на наружном рейде, то есть большое ручательство за хороший успех».

Аркас отвечал уклончиво и медлил. Между тем из разных источников все чаще поступали сведения о тревоге, испытываемой каждую ночь турками на рейдах своих портов в ожидании минной атаки русских. Казалось бы, разумно было воспользоваться этим настроением и почаще тревожить турок, посылая в крейсерство по Черному морю «Константина» со всей его флотилией. Но начальство рассуждало иначе и посылало Макарова перевозить то раненых и больных солдат, то всякое военное снаряжение, то провиант для войск кавказской армии и т. д. Рейсы эти совершались в глубокой тайне, по ночам. Как правило, корабль сильно перегружался, и в пути моряки каждую минуту с тревогой ожидали встречи с вражескими военными кораблями, против которых «Константин» без своих минных катеров был беспомощен.

Макарову такая работа не нравилась. «Если ваше превосходительство не одобрит плана нападения на Сулин, то благоволите разрешить мне идти в крейсерство к анатолийскому берегу», — как милости просил Макаров, обращаясь к Аркасу.

Наконец Макарову разрешено было получить в севастопольском адмиралтействе несколько мин Уайтхеда. Макаров тотчас занялся со своими помощниками самодвижущимися минами, приспосабливая их к паровым катерам. Теперь все было готово к походу в Сулин, а главное — получено разрешение идти туда. Но разрешение запоздало. Турки покинули Сулин.

Узнав об этом, Макаров вышел в разведку на юг, к Босфору. Несомненно, это было очень рискованно. Но о таком походе Макаров мечтал еще в самом начале войны и во всех деталях продумал его. С «Константином» шел пароход «Эльбрус», командир которого был чином старше. Командовать в боевой обстановке при таких условиях Макарову было бы трудно, тем более, что экипаж «Эльбруса», как и его командир, опыта в минных атаках не имели, и Макаров боялся, что в случае встречи с противником «Эльбрус» будет только помехой. Выход был найден: находясь на полпути к Константинополю, Макаров

поднял сигнал: «Прошу позволения не следовать вместе», на что последовал ответ с «Эльбруса»: «Согласен».

На рассвете, при подходе к Константинополю, моряки «Константина» увидели на горизонте вражеские корабли. Это были две парусные шхуны. Макаров сигналом приказал им остановиться и направился к одной из них. На шхуне началась суета: люди бегали по палубе и спешно что-то выбрасывали за борт. Оказывается, шхуна везла в Константинополь пшеницу. На второй шхуне находились переселенцы из Кюстенжи. Приказав команде с первой шхуны перейти на вторую, Макаров утопил первое судно. Затем у местечка Хили, на расстоянии всего лишь двадцати миль от Босфора, Макаров настиг сразу три турецких корабля. Дав экипажам сигнал перейти на шлюпки, Макаров сжег все три корабля.

Удачно проведя рейд и не встретив неприятельских военных кораблей, Макаров 23 июля возвратился в Севастополь.

Пароход «Константин» с каждым днем завоевывал все большую известность. Раздраженные турки разрабатывали под руководством англичан планы уничтожения этого неуловимого и крайне опасного противника. Действия «минного крейсера» заставляли турецкий флот находиться все время в напряженном ожидании минной атаки. Особенную же популярность пароход «Константин» и его командир Макаров приобрели в результате похода к кавказским берегам на выручку отряда полковника Шелковникова.

Дело обстояло так. При передвижении кавказской армии отряд полковника Шелковникова, направлявшийся в Абхазию, очутился в весьма критическом положении, так как один из турецких броненосцев, заняв удобную позицию на Гагринском рейде, держал под обстрелом проход в Гаграх. Командующий кавказскими войсками обратился, наконец, к главному командиру Черноморского флота адмиралу Аркасу, в распоряжении которого находился «Константин», с просьбой оказать помощь.

Макаров получил задание идти к кавказским берегам и атаковать турецкий броненосец в районе Гагры или же отвлечь его от берега. Сильнейший шторм задержал «Константина» на двое суток. 6 августа, на рассвете, пароход стал приближаться к Гаграм, и моряки увидели находившийся вдали броненосец, который полным ходом шел навстречу «Константину» с явным намерением атаковать его. Вряд ли в этот момент кто-либо на турецком броненосце сомневался в том, что через несколько минут русский пароход будет потоплен. Слишком неравны были силы. Турецкий корабль, защищенный броней и неуязвимый для

пушек «Константина», обладал в несколько раз более мощной и дальнобойной артиллерией. «Константин» мог быть расстрелян и потоплен с дистанции, почти вдвое превышавшей дальность выстрела его пушек.

Предвидя возможность встречи с турками в открытом море, Макаров приказал, чтобы в котлах все время поддерживали давление пара, достаточное для полного хода. Предосторожность эта спасла «Константина». Повернув на запад, «Константин» развил максимальный ход. Броненосец устремился за ним. Впоследствии Макаров так вспоминал об этом: «…А дело становилось дрянь, — нажимает, вот-вот начнет разыгрывать. Пароходишко картонный с начинкой из мин… Два-три удачных выстрела — капут!..» Первое время казалось, что броненосец настигает русский корабль. От напряженной работы машин пароход дрожал и трясся, как в лихорадке. Одиннадцать узлов — максимальная скорость хода «Константина», но сейчас он шел со скоростью двенадцать узлов, а ход все увеличивался. Сверились по лагу, — оказалось двенадцать и три четверти узла. На палубу, весь мокрый, поднялся старший механик Павловский и доложил Макарову, что, если нужно, можно прибавить ход еще на пол-узла. «Я не могу достаточно нахвалиться как старшим механиком, так и его помощником и всею машинною командой, — рапортовал Макаров по окончании похода командованию флотом. — Только благодаря опытности и знанию этих людей я обязан несколько раз сохранению парохода. Откровенно должен признаться, что, если бы я не был уверен в своих механиках и машине, я бы не решился ни на одну смелую атаку».

Турецкий броненосец стал заметно отставать, его ход не превышал одиннадцати с половиной узлов. «Я приказал уменьшить ход, чтобы предоставить ему интерес погони», — писал Макаров. Эта игра продолжалась часа два, пока внезапно налетевший шквал с дождем не скрыл противников друг от друга. Когда дождь перестал и небо прояснилось, броненосца уже не было.

Макаров вернулся к кавказским берегам и, обойдя побережье в районе от Сочи до Гагр и не обнаружив нигде турецких кораблей, решил, что свою задачу — отвлечь броненосец — «Константин» выполнил. Когда Макаров прибыл в Новороссийск, выяснилось, что броненосец был отвлечен от Гагр в самую критическую для отряда Шелковникова минуту. В своем донесении Шелковников телеграфировал: «Колонну князя Аргутинского рассвет застал в сфере огня со стороны броненосца. Она была спасена от страшных потерь пароходом „Вел. кн. Константин“».

Эпизод на Гагринском рейде имел весьма благоприятные последствия для Макарова. Самые ярые скептики убедились теперь в том, что «Константин» в умелых руках является полезнейшим орудием в борьбе с турками на море. На время Макарову была предоставлена свобода действий. Газеты были полны описаний гагринского похода «Константина». Иногда, впрочем, в этих описаниях преувеличивались возможности русского минного крейсера, сообщались невероятные, выдуманные подробности. Но внимание к Макарову и его детищу было привлечено, и он, поощренный успехом, сумел как нельзя лучше воспользоваться благоприятными обстоятельствами. Теперь уже никто не возражал против ночной экспедиции в Сухум-Кале, которую он затевал, проведав, что там находятся неприятельские броненосцы. Зная, что вскоре должно наступить лунное затмение, Макаров предполагал использовать его для обеспечения скрытности и неожиданности нападения.

В день затмения, 11 (23) августа 1877 года, в десятом часу вечера, «Константин», соблюдая все предосторожности, чтобы не выдать себя, подходил к Сухуми. В шести милях от берега Макаров приказал спустить все четыре минных катера. Общее командование ими было поручено лейтенанту Зацаренному. Тихо подойдя к рейду, катера остановились и стали выжидать начала лунного затмения. Как только диск луны покрылся тенью, катера бросились в атаку на стоявший в глубине рейда лучший из турецких военных кораблей броненосец «Шевкет». В это время на берегу вспыхнул пожар и осветил катера. На броненосце поднялась тревога. Загремели орудийные и ружейные выстрелы. Туча пуль и картечи посыпалась и с броненосца и с берега. Катера действовали смело и решительно. Первым бросился на броненосец катер «Синоп» и удачно подорвал мину. Поднялся огромный столб черной воды, вероятно, взрыв пришелся под угольной ямой. На броненосце заметались в отчаянии люди, многие стали бросаться в воду. Удачно действовали и остальные катера. От близких и сильных взрывов на рейде поднялось волнение, волны захлестывали катера; кругом плавало множество обломков. Не прошло и пяти минут с начала атаки, как катера, согласно приказу Макарова, стали возвращаться в свою плавучую базу. Их встречали криками «ура». Возбужденные и радостные поднимались моряки на палубу, их обнимали, поздравляли. «Веселый дух офицеров и команды, твердо верящих в силу своего оружия, не имеет границ», — доносил Макаров.

Общую радость омрачило отсутствие катера «Минер».

Лейтенант Зацаренный, взяв самый быстроходный катер, бросился искать его и вскоре привел. На руках подняли на палубу

в бессознательном состоянии командира катера лейтенанта Писаревского. Как выяснилось, катер сцепился с турецкой гребной шлюпкой, стоявшей у борта броненосца. Произошла горячая рукопашная схватка. Дрались отчаянно; озверевший турок изо всей силы ударил командира катера веслом по голове, а затем пытался столкнуть его в воду. Но матросы, пустив в ход приклады, отбили у неприятеля своего командира.

Собрав флотилию и подняв катера на палубу, Макаров поспешил как можно быстрее выйти в море. Вдали появился турецкий броненосец типа «Османие».

Атакованный «Константином» броненосец «Шевкет» получил настолько тяжелые повреждения, что был выведен из строя на долгое время. Полковник Шелковников официально доносил со слов очевидцев, что турки возились три дня с броненосцем и на четвертый медленно повели его на буксире с большим креном в Батум. Но это не мешало туркам и англичанам утверждать, что действия русских не имели никакого успеха и броненосец повреждений не получил.

Для дальнейшей борьбы с турками морское министерство предоставило в распоряжение Макарова еще несколько самодвижущихся мин, сам же он был награжден орденом Георгия 4-й степени. Выследив неприятельские корабли, Макаров решил испробовать мины в Батуме. Его привлекала глубина Батумского рейда, позволявшая использовать торпеды, да и затони здесь корабль — его вряд ли удалось бы поднять. В атаке участвовали все четыре катера, из которых два были снабжены самодвижущимися минами. Несмотря на благоприятные условия погоды и отсутствие достаточной бдительности у часовых на турецких кораблях и на берегу, атака турецкого броненосца не удалась. Обе мины, выпущенные в броненосец «Махмудие», пройдя почти вплотную подле судна, не достигли цели, выскочили на берег и зарылись в песке. Команды катеров, видимо по неопытности, допустили ошибки в расчете.

Турки при батумской атаке не потерпели материального ущерба, но моральное впечатление от все учащающихся атак русских, — на этот раз торпедами, — было огромное. Даже в самой Турции все чаще стали высказываться нарекания на бездеятельность флота, ничем в течение войны себя не проявившего. Растерявшихся турок пытались поддержать англичане. В газете «Таймс» появилась статья турецко-английского адмирала Гоббарт-паши, из которой читатели должны были узнать, что турецкий флот горит нетерпением сразиться с русскими и ожидает только подходящего случая, но они всячески избегают встречи. И якобы даже «поповки»,

имеющие сильное вооружение и броневую защиту, боятся турецкого флота. Статья была, конечно, инспирирована и рассчитана на доверчивых профанов. Но вышло иначе. Нелепость этого заявления опроверг в той же газете соотечественник Гоббарта, известный английский корабельный инженер Рид. «Вызову Гоббарта я не могу не удивляться, — писал Рид. — Сидя на могущественном мореходном броненосце, имея под командой еще несколько таких же, Гоббарт-паша спрашивает, почему русские не высылают против него своих поповок; мне кажется, на такой вопрос ответ до крайности прост, так как всему миру известно, что поповки выстроены только для оборонительной службы в мелководных местах… Несмотря на столь способного и смелого адмирала, — иронически замечает Рид, — для уничтожения или захвата этих двух единственных небольших броненосцев, которыми владеют русские на Черном море, до сих пор не сделано было еще ни единого турецкого выстрела… Неприятель, горящий желанием отличиться, обыкновенно повсюду ищет своего противника, а не ожидает, что он, отвечая на вызов через газеты, выйдет и подвергнет себя верному уничтожению»[39].

Выступления этих двух англичан дают нам достаточно правильное представление о роли и значении русского и турецкого флотов и их руководителей в период войны 1877-1878 годов.

Но вот турки решили предпринять бомбардировку городов крымского побережья. 30 декабря два турецких корабля — «Ассари-Тефтик» и «Османие», под общим начальством английского офицера Монторпа, надевшего феску[40] и превратившегося в Монторп-бея, подошли к Евпатории и выпустили по городу сто тридцать пять снарядов, разрушивших множество зданий. На рейде находились два торговых парохода. Турки хотели завладеть ими, но при первых же метких выстрелах береговой батареи ушли. Следующим объектом бомбардировки был избран город Феодосия. Здесь турецкие корабли произвели сто пятьдесят два выстрела; в числе пострадавших домов оказался дом знаменитого русского художника-мариниста Айвазовского. Затем подошли к Анапе и разрушали город в течение двух часов.

Вот что писал об этой варварской бомбардировке один русский исследователь: «Английские газеты, описывая хвастливо эти знаменитые, по их мнению, подвиги своего соотечественника (т. е. Монторп-бея. — Б. О.), с обычным ханжеством заявляли, что турецкие броненосцы, руководимые английским экс-капитаном, не касались мирных жителей и их жилищ, а громили только казенные здания и укрепления, хотя, вероятно, и английским

школьникам не может быть не известно, что все эти города никаких укреплений не имеют»[41].

В ответ на действия турецких кораблей Макаров предлагал осуществить разработанный им план бомбардировки в лунную ночь турецких городов. «Переведя все пять пушек на один борт, — писал Макаров, — я могу в полчаса выбросить в город до сотни разрывных снарядов. Я полагаю, что это будет так внезапно, что произведет ужасную панику в городе, не ожидающем нападения».

Морское командование не соглашалось с предложением Макарова и поручило ему произвести только демонстрацию у восточных берегов Черного моря.

Воспользовавшись случаем, Макаров 10 января направился к Батуми. Зайдя в Поти, он узнал, что русские войска собираются штурмовать Батум и что там сосредоточена эскадра Гоббарт-паши. Не доходя четырех-пяти миль до Батума, «Константин» остановился. Были спущены два катера — «Чесма» и «Синоп». На беду нашел туман, и катера с трудом пробрались в бухту. Но туман вскоре рассеялся, и с катеров увидели семь судов, стоявших кормой к берегу.

Подойдя к кораблям на расстояние тридцати-сорока саженей, лейтенанты Зацаренный и Шешинский пустили самодвижущиеся мины. Обе торпеды взорвались одновременно. Послышался сильнейший взрыв, стена воды на мгновение заслонила корабль. «Затем слышен был сильный треск от переломившихся частей судна и глухие вопли и крики многочисленной команды. Пароход лег на правый борт и быстро погрузился на дно с большей частью своего экипажа. Громкие крики „ура“ команд обоих катеров известили эскадру Гоббарт-паши, что его сторожевой пароход потоплен. От взрыва мин до того, как скрылись мачты, прошла одна или две минуты. Небольшая часть людей, оставшихся на поверхности, хваталась за плававшие обломки и разные вещи с утонувшего парохода, которые образовали около места потопления правильный круг», — так доносил Макаров по докладу участников атаки о потоплении на Батумском рейде в ночь с 13 на 14 января 1878 года турецкого авизо[42] «Интибах» водоизмещением в 700 тонн.

За этот успех Макаров, бывший в то время уже капитаном 2 ранга, получил звание флигель-адъютанта, лейтенант Зацаренный — капитана 2 ранга, а Шешинский — орден Георгия 4-й степени.

Макаров не лишен был честолюбия. Награды и повышения в звании он встречал всегда с искренней радостью. Но интересы дела для него всегда были дороже личных отличий. Характерна его просьба, с которой он обратился к главному командиру после

первого набега на Батумский рейд:

«Осмеливаюсь быть нескромным, — писал Макаров, — просить ваше превосходительство в награду за батумское дело разрешить постройку быстроходного катера в Севастополе по моему чертежу. Уверен в быстроте хода и в хороших морских качествах. Материалы вздорожали, и только поэтому он будет стоить 12 000 рублей. Могу ли надеяться получить мины Уайтхеда взамен взорванных?»

Эта записка прекрасно характеризует министерские нравы того времени. Невероятная рутина, боязнь расходов на новое дело, хотя бы и государственного значения, всегда отличали деятелей петербургского адмиралтейства. В разгар войны моряк-патриот в награду за свои славные дела просит две вещи: катер, который только потому, что «материалы вздорожали», будет стоить 12 000 рублей, и мины Уайтхеда взамен использованных!

Потопление авизо «Интибах» — последний боевой успех Макарова во время русско-турецкой войны 1877-1878 гг.

Война близилась к концу. Для всех становилось все более очевидным, что Турция потерпела на море полное поражение. Предпринимаемые турками время от времени бомбардировки поражали своей бесцельностью и нерешительностью. Все делалось так, будто вовсе не было заранее обдуманного плана; казалось, турки действуют лишь для очистки совести: вот, мол, и мы тоже сражались. Но как сражались и каких добились результатов, это их самих, как будто, мало интересовало. Зато в Англии были явно обеспокоены этим. В парламенте все чаще задавались вопросы о том, что же делал в течение войны турецкий флот, и как это получается, что при господстве турок на Черном море русские захватывают их суда? Особенный конфуз получился с большим турецким пароходом «Мерсина»[43], который был задержан капитаном 2 ранга Барановым, командиром парохода „Россия“. Вместе с 800 турецкими солдатами „Мерсина“ в качестве трофея была отведена в Севастополь. А в это время английский морской министр доказывал, что турецкий флот все же приносит большую пользу, транспортируя войска и беженцев. Но едва ли эта защита могла кого-нибудь удовлетворить и особенно англичан, затративших крупные средства на сооружение боевого флота для своего союзника и поставивших во главе этого флота своего соотечественника пресловутого Гоббарт-пашу, оказавшегося на деле бездарным авантюристом. И англичане и турки были уверены, что Гоббарт, командуя турецким флотом, превратит в пепел русские крепости и, уничтожив русский Черноморский флот, станет полным господином Черного моря. Но Гоббарт обманул ожидания тех, кто без меры восхвалял его.

Даже сами турки иронизировали, говоря, что чаще видели „знаменитого“ адмирала в оттоманском банке получающим свое солидное жалованье, нежели перед русскими крепостями, которые он грозил снести до основания. И всем стало ясно, что лишь жажда стяжательства заставила Гоббарта согласиться встать во главе турецкой эскадры. К чему рисковать жизнью, когда и так прибыль обеспечена!

Минное оружие, примененное на море Макаровым, сыграло в поражении турок немаловажную роль. С самого начала боевых действий на долю русских армии выпала труднейшая задача — форсировать Дунай. Эта полноводная река, при ширине свыше одного километра и глубине до тридцати метров, представляла серьезнейшее препятствие во всех русских войнах с Турцией. Борьба за Дунай во время войны 1877-1878 гг. — одна из славных страниц в истории боевых действий русских моряков, нанесших сокрушительный удар по турецкому флоту, охранявшему подступы к Дунаю. Главнейшим оружием моряков были мины, широко использованные как в наступательных, так и оборонительных целях. В первом случае использовались вооруженные минами катера, во втором — мины заграждения. Турки имели на Дунае восемь броненосцев, пять канонерок и одиннадцать вооруженных пароходов разных типов. Помимо этого, в устье Дуная, у Сулина, стояла броненосная эскадра Гоббарт-паши. Русские же силы на всем Черном море были ничтожны. И все же благодаря беззаветной храбрости русских моряков и умелому использованию нового минного оружия Черноморскому флоту удалось обеспечить русским войскам переправу через Дунай. Особого внимания заслуживают смелые действия четырех минных катеров, атаковавших по примеру Макарова турецкий броненосец «Сельфи» в Мачинском рукаве Дуная в ночь с 13 на 14 мая 1877 года.

Несмотря на сильный орудийный и ружейный огонь, один из катеров, подойдя вплотную к самому крупному в эскадре броненосцу «Сельфи», нанес ему меткий удар миной. Броненосец начал крениться. Другой катер, повторив атаку, довершил дело; последовал второй оглушительный взрыв мины. Спустя десять минут броненосец пошел на дно. Остальные корабли турецкой эскадры, снявшись с якоря, тотчас покинули бухту и направились к Рущуку, болгарскому городу, расположенному на правом берегу Дуная. Атака была проведена русскими моряками с большим искусством и хладнокровием, обеспечившими ей успех.

Потопление броненосца произвело на турок потрясающее впечатление и имело весьма важные последствия. Турецкий флот, и без того не отличавшийся активностью, был настолько

парализован смелыми минными атаками, что почти вовсе не оказывал противодействия плаванию русских кораблей не только на нижнем, но и на среднем Дунае. Создавшееся положение облегчило как переправу через Дунай, так и дальнейшее снабжение русской армии на Балканах.

Война окончилась победой России.

Однако эта победа над реорганизованной и обученной английскими инструкторами и снабженной английским оружием турецкой армией далась нелегко.

Три раза русские войска штурмовали упорно защищаемую турками крепость Плевну. Русский отряд, занявший еще в июле 1877 года стратегически важный Шипкинский перевал через Балканский хребет, был отрезан от своих войск и выдержал шестимесячную героическую оборону. Лишь в декабре, после падения Плевны, русская армия перешла в решительное наступление. Часть турецких войск была окружена в долине реки Тунджи, а основные силы турецкой армии были разгромлены под Филиппополем. Русские передовые отряды заняли Адрианополь и двигались к турецкой столице.

На малоазиатском фронте к этому времени уже были заняты Баязет, Ардаган, Карс.

3 марта (19 февраля) в пригороде Константинополя — Сан-Стефано — был заключен предварительный мирный договор. Казалось, теперь, после победоносной войны, Россия продиктует свои условия побежденной Турции и разрешит, наконец, вопрос о проливах.

Однако этого не произошло. Англия сумела найти себе союзника в лице Австрии, все время ревниво следившей за успехами русских войск на Балканах. Поставленная перед угрозой новой войны, теперь уже с Англией и Австрией, царская дипломатия уступила.

На созванном под председательством такого «посредника», как Бисмарк, Берлинском конгрессе Россия вынуждена была значительно смягчить условия Сан-Стефанского договора. Разрешение вопроса о проливах отодвигалось на неопределенное время.

Россия вернула потерянную во время Крымской войны часть Бессарабии, приобрела Карс, Ардаган и Батум и получила контрибуцию в возмещение расходов на войну.

Однако основное политическое значение победы России заключалось в другом. Берлинским трактатом, правда, в урезанном по сравнению с Сан-Стефанским договором виде, признавалось создание нового славянского княжества на Балканах — Болгарии.

Находившиеся под турецким владычеством Сербия и Черногория объявлялись независимыми.

Вернув независимость болгарскому народу, русская армия и флот совершили акт всемирно-исторического значения. После 485-летнего турецкого владычества, самого мрачного периода в истории Болгарии, болгарский народ получил могучий стимул к национальному возрождению. С чувством глубокой благодарности встретило население Болгарии своих освободителей.

Но Англия, нетерпимо относившаяся ко всякой национальной независимости, если это касалось другого государства, настояла, чтобы Восточная Румелия — территория примерно в 30 000 квадратных километров с миллионным населением — была оставлена туркам. За свою «защиту» Турции Англия выторговала себе за счет подзащитной Турции остров Кипр, а поддерживавшая Англию Австрия — Боснию и Герцеговину.

Успешные действия парохода «Вел. кн. Константин» сыграли существенную роль в общем итоге русско-турецкой войны 1877-1878 гг.

Перед войной турки считали себя хозяевами Черного моря и постоянно угрожали русскому побережью, для защиты которого у России не было военного флота. И вот торговый пароход, превращенный Макаровым в боевую единицу, своими искусными и смелыми действиями почти совершенно парализовал действия противника на море. Страшные русские катера грезились турецкому морскому командованию повсюду, и против них турецкий флот был бессилен.

В период между подписанием Сан-Стефанского мирного договора и заключением Берлинского трактата положение оставалось чрезвычайно напряженным. В России ожидали разрыва дипломатических отношений и даже войны с Англией и Австрией. Макаров, следивший за дипломатическими переговорами, готовил своего «Константина» на случай, если понадобится крейсерская служба. «Пароход в настоящее время совершенно готов к выходу в море, — доносил Макаров Аркасу. — …Если же война снова возгорится, то было бы полезно переменить котлы, выбрав для этого хорошее время. Что же касается первых дней после разрыва, то я был бы весьма счастлив получить разрешение выйти в крейсерство, как только будет объявлен разрыв, если бы мы вступили в войну с Англией. Я твердо уверен, что при нашей теперешней опытности мы можем безнаказанно сделать нападение на суда, стоящие в проливе и на другом месте». В этом своем письме Макаров также просил разрешить ему не сдавать минное приспособление в порт и,

кроме того, выдать одну-две мины, чтобы в случае разрыва с Англией и последующих военных действий иметь все преимущества для нападения[44].

Положение было действительно серьезное. Англичане спешно готовили находившуюся в Средиземном море эскадру адмирала Хорнби к походу в Черное море. И русское командование решило предпринять ряд срочных мер на случай, если бы к сильной английской эскадре присоединился турецкий, а возможно и австрийский флот. В связи с этим решено было заминировать Босфор, а также черноморские порты Бургас, Варну, Бальчик, Кюстенжи и Сулин. Наиболее трудной частью этого плана являлось заграждение Босфора, стратегическое значение которого для всего Черного моря было решающим. Выполнение этой задачи поручалось адмиралу А. А. Попову, в распоряжение которого поступали пароходы «Вел. кн. Константин» с командиром Макаровым и «Веста». Бывшие же командиры минных катеров — капитан-лейтенант Зацаренный и другие — были назначены ответственными за постановку минных заграждений в указанных выше пунктах черноморского побережья.

И во многих других пунктах Черного моря все было подготовлено к встрече англичан. Вот, например, предписание, полученное Макаровым из ставки главнокомандующего действующей армией из г. Сан-Стефано от 2 июня 1878 г.: «…Вам поручается в случае объявления войны устройство минного заграждения у Варны по плану, сообщенному вам лично генерал-адъютантом Поповым. Вы должны быть всегда готовы приступить к исполнению возложенного на вас поручения немедленно по получении на то приказания. По окончании постановки мин или в случае преследования вас более сильным неприятелем вы имеете отправиться в один из русских портов, по вашему усмотрению»[45].

Подготовка к минированию Босфора была уже закончена, но в это время был заключен мир, и Макарову была поручена эвакуация русских войск из Турции, а также выполнение других заданий, связанных с демобилизацией армии. За четко организованную и хорошо проведенную перевозку войск из Мраморного моря и Бургаса в Россию Макаров был награжден орденом Станислава 2-й степени. Таким образом, менее чем в год молодой лейтенант получил два ордена, золотое оружие и был произведен в капитаны 2 ранга с присвоением звания флигель-адъютанта.

Во время перевозок русских войск на родину «Константин» заходил в Константинополь. Здесь Степан Осипович Макаров познакомился со своей будущей женой Капитолиной

Николаевной Якимовской, брак с которой не принес ему счастья.

Степан Осипович был человек простой, прямой и серьезный. Манерность и фальшь были ему не свойственны. И случилось так, что он не сумел разглядеть в своей будущей невесте именно эти недостатки, которые были для него больше всего неприятны. Якимовская, кичившаяся своей принадлежностью к аристократическим кругам, воспитывалась в иезуитском монастыре в Бельгии, и ее вкусы и интересы были противоположны вкусам и интересам Макарова. Впоследствии разница в характерах отрицательно сказалась на семейной жизни Степана Осиповича.

Сделав предложение и получив согласие невесты, Макаров в тот же вечер отправился в плавание, и свадьба состоялась значительно позднее. Период, предшествовавший свадьбе, интересен перепиской, которую Макаров вел со своей невестой. Так, в письме к Капитолине Николаевне от 27 сентября Макаров подводит краткий итог своей боевой деятельности на «Константине» и попутно разъясняет применявшиеся им тактические приемы. Чувствуется, что это письмо писал уже вполне зрелый военачальник, убедившийся на опыте в правильности своих тактических взглядов и твердо уверенный в себе. Как бы отвечая своим завистникам и недоброжелателям, утверждавшим, что удачные действия катеров Макарова во время войны — случайность, что ему просто везло, Макаров писал своей невесте: «…В течение прошлой войны я не потерял ни одного человека, и это вовсе не пустая случайность. Тактика моя всегда заключалась в том, чтобы наносить неприятелю всевозможный вред без всяких последствий для себя. Если обстоятельства складывались благоприятно, я нападал, если обстоятельства почему-нибудь были неблагоприятны, я отходил от неприятельского берега, и мне было не стыдно вернуться ни с чем. Если один ничтожный пароход мог вывести из строя броненосцы, утопить пароход, равный себе по величине, подвозить провиант на Кавказ, отвлечь броненосцы и спасти несколько тысяч солдат от верной гибели, сжечь девять купеческих судов и беспокоить неприятеля целую войну во всех концах Черного моря… Если один пароход мог целую войну работать без потерь, — то это уже не счастье. Суворов сказал верно: „Раз счастье, два счастье, помилуй бог, надо же когда-нибудь и уменье“. Поэтому, сколь ни хвастливо с моей стороны уверять тебя в моем уменье, тем не менее, я прошу тебя верить в мое уменье, при котором я никогда не поставлю свой пароход в опасное положение. Днем я вижу неприятеля далеко и имею много времени справиться или, лучше, убежать, ночью же они все

от меня бегут, как от зачумленного».

Человек передовой научно-технической мысли, Макаров всегда проявлял особый интерес ко всему новому, многообещающему.

Впервые в мире он предложил и осуществил идею минных катеров, возимых на быстроходном корабле, и этим по существу предвосхитил создание современных плавучих баз торпедных катеров и малых подводных лодок. Он разработал и применил новые тактические приемы ведения морского боя, превратив существовавшее и до него минное оружие, предназначенное для обороны своих баз и побережий, в грозное оружие нападения.

Макаров первым применил на практике метод внезапной ночной минной атаки, наметив этим пути развития тактико-технических данных минных катеров, также ставших предшественниками современных быстроходных и маневренных торпедных катеров и миноносцев.

Помимо всего этого, пароход «Константин» попутно породил идею создания авианосца, идею, которая впервые в мире была осуществлена также в русском флоте.

В ходе войны Макаров успешно применял изобретенный им способ ночной сигнализации с помощью снопа лучей от электрического фонаря. С помощью этого прототипа современного прожектора русским морякам удавалось вести переговоры между Одессой и Очаковом, то есть на расстоянии около пятидесяти миль.

Интерес Макарова к техническим изобретениям и усовершенствованиям не угасал ни на минуту. 16 октября 1878 года в письме к своей невесте, находившейся в то время в Париже, Макаров интересуется изобретением электрического освещения инженером П. Н Яблочковым, проводившим в Париже свои знаменитые опыты. «Тебе, вероятно, удастся, — писал Макаров невесте, — увидеть в Париже электрическое освещение Яблочкова… Я пишу ему сегодня письмо и прошу выслать несколько его свечек для опыта и, если можно, то и наставление к употреблению»[46].

НА КАСПИИ

«С ничтожными средствами, благодаря энергии и морской опытности, по-видимому невозможное оказалось крайне удобоисполнимым, и действия С. О Макарова произвели сильное впечатление во всем Закаспийском крае».

Ф. Ф. Врангель

Закончилась война с турками. Пароход «Вел. кн. Константин» был возвращен Русскому обществу пароходства и торговли и стал совершать регулярные торгово-пассажирские рейсы по Черному морю. Моряки приступили к мирной работе. Макарова, как отличившегося в минных атаках, прикомандировали к гвардейскому экипажу и назначили начальником отряда миноносок.

Он предполагал заняться дальнейшим совершенствованием техники минного дела и обучением личного состава тактике минных атак. Появились новые замыслы. Ошибки и неудачи нужно было изучить так же хорошо, как и успехи. Опыт войны подсказывал многое.

Но командовать миноносками Макарову не пришлось. Приказ был отменен, и Макаров получил другое назначение, последовавшее из Петербурга. Ему было поручено организовать и возглавить морскую часть Ахал-Текинской экспедиции.

Все близко знавшие Макарова недоумевали, почему именно ему поручалось дело, с которым мог бы справиться любой морской офицер, почему ему не дают в спокойной, мирной обстановке подытожить личный боевой опыт минувшей войны, заняться глубокой исследовательской работой, к которой он так рвался. Оказывается, во время эвакуации русских войск из Турции Макаров познакомился с участником войны русским генералом М. Д. Скобелевым[47] и так ему понравился, что Скобелев захотел, чтобы Макаров принял участие в организуемом им походе в Среднюю Азию.

Морское ведомство охотно удовлетворило просьбу Скобелева, откомандировав в его распоряжение Макарова. Есть все основания думать, что Макарова откомандировали без всякого сожаления, только бы избавиться, хотя бы на время, от ставшего

не в меру популярным вышедшего из народа моряка. В жизни Макарова подобных случаев отсылки его под разными предлогами подальше можно насчитать немало.

В Ахал-Текинской экспедиции Макарову поручалось организовать связь портов восточного берега Каспийского моря с Астраханью и Баку.

Колониальная политика русского царизма в Средней Азии усилилась в шестидесятые и семидесятые годы XIX века. Не встретив особого сопротивления во время присоединения в середине семидесятых годов Коканда, Бухары и Хивы, царское правительство полагало, что и подчинение обширной Туркмении будет осуществлено также сравнительно легко. Но на этот раз оно просчиталось.

Мысль о проникновении в Ахал-Текинский оазис зародилась в России еще во время русско-турецкой войны 1877-1878 гг., когда был занят Кизыл-Арват, впоследствии ставший конечным пунктом Закаспийской железной дороги. Но все попытки прочно завладеть Туркменией не имели успеха из-за трудностей с транспортом в опаленной солнцем безводной пустыне и упорного сопротивления текинцев, наиболее стойкого и воинственного племени Средней Азии. Отправленная в 1879 году большая военная экспедиция, насчитывавшая 12 000 человек, потерпела неудачу. Войска, изнуренные до крайности длительными пешими переходами, климатом и нехваткой продовольствия и воды, принуждены были отступить.

Тем не менее царское правительство поставило себе твердую цель завладеть Ахал-Текинским оазисом — последним звеном в цепи завоевания Средней Азии. Но так же, как и на Ближнем Востоке, колониальные устремления России встретили в Средней Азии бешеное сопротивление хищнической Англии, которая, во-первых, сама мечтала о проникновении в Среднюю Азию, а во-вторых, боялась, что укрепление позиций России в ней будет угрожать господству английского капитала в Индии.

В конце шестидесятых годов Англия уже утвердилась в Афганистане и Кашгаре, предполагалось открытие английской фактории на Аму-Дарье; английские агенты всячески стремились восстановить против России среднеазиатские племена, снабжая их оружием и используя их сопротивление в своих захватнических целях. Но если в вопросе о проливах в минувшую войну Россия вынуждена была уступить перед лицом организованной Англией коалиции, то здесь, в Средней Азии, России идти на уступки не собиралась.

Средняя Азия привлекала Россию как хлопковая база для развивавшейся русской текстильной промышленности и новый

рынок для сбыта продукции этой промышленности, а также как важный стратегический плацдарм, откуда можно постоянно угрожать английским владениям на Среднем Востоке. Включение Средней Азии в состав Российской империи втягивало среднеазиатские феодальные ханства, стоявшие в стороне от мировой экономики, в общий для Российской империи процесс капиталистического развития, клало конец опустошительным междоусобным войнам и разбойничьим набегам, ликвидировало царившее еще в Средней Азии рабство и спасало народы Средней Азии от угрозы порабощения английским капитализмом.

Экспедиция против текинцев предпринималась в крупном масштабе и была поручена генералу Скобелеву, участнику прежних походов в среднеазиатские ханства, усмирителю кокандского восстания 1875-1876 гг. и, наконец, участнику русско-турецкой войны 1877-1878 гг.

Опытный и жестокий колонизатор, но вместе с тем талантливый и смелый генерал, Скобелев с особой тщательностью разработал план этого похода, пригласив для участия в нем нужных ему людей, в том числе для заведования морской частью — Макарова.

Военные действия велись в знойной, безводной пустыне, на расстоянии четырехсот километров от Каспийского моря, и снабжение значительной по тому времени армии, которой требовалось решительно все, вплоть до пресной воды, осуществлялось на верблюдах, которые представляли собою единственное средство передвижения в крае. Но из 30 000 верблюдов, которыми располагал Скобелев, к началу зимы осталось не больше половины, остальные пали.

По-прежнему продолжая считать основным видом транспорта «корабли пустыни», то есть верблюдов, Скобелев в качестве дополнительного, подсобного средства решил построить железную дорогу от Красноводска до Кизыл-Арвата.

Сооружение Закаспийской железной дороги — интереснейшая страница в истории освоения русскими среднеазиатских окраин. Впервые вопрос этот был поднят предшественником Скобелева, генералом Тергукасовым, который проектировал путь в указанном выше направлении. Однако С. О. Макаров, поддержанный Скобелевым и авторитетной комиссией из генералов и адмиралов, предложил строить трассу не от Красноводска, а от расположенного южнее на 120 верст залива Михайловского, что уменьшало расходы и сокращало срок сооружения дороги. К тому же прокладка пути должна была вестись не в столь тяжелых, как от Красноводска, почвенных условиях. Макаров считал даже, что по первому варианту дорогу

вообще вряд ли удалось бы построить.

В дальнейшем жизнь показала, что Макаров был, безусловно, прав. И Скобелев и Макаров правильно считали, что железная дорога не только оживит край, но и вообще облегчит закрепление России в Средней Азии.

Строительство Закаспийской железной дороги велось форсированными темпами. Макарову было поручено организовать доставку к месту сооружения всего необходимого. А необходимы были в первую очередь шпалы, рельсы, лес, вагоны, локомотивы и многое другое. По ориентировочным подсчетам, вес этих грузов определялся в два с половиной миллиона пудов, и все это необходимо было доставить в самом срочном порядке.

Макаров не только мобилизовал все наличные транспортные средства Каспийского моря, в том числе полностью пароходы общества «Кавказ и Меркурий», но и зафрахтовал свыше ста парусных шхун, на которые можно было погрузить от десяти до тридцати тысяч пудов груза. Почти ежедневно огромные караваны судов прибывали к месту назначения.

Макаров блестяще справился с возложенной на него задачей. 25 августа 1880 года началось сооружение дороги от залива Михайловского, а 4 октября того же года работы были закончены. Путь был доведен до колодца Молта-Кара[48].

Изыскивая и другие пути сообщения для доставки грузов войскам, Скобелев поручил Макарову произвести обследование мелководной извилистой реки Атрек, впадающей в Каспийское море и граничащей в нижнем течении с Персией. Взяв паровой катер и два «киржама», то есть две легкие плоскодонные лодки, Макаров двинулся в путь по Атреку, где еще никогда не проходила ни одна лодка. Река оказалась местами настолько мелководной, что тяжелый катер приходилось волочить по дну, поставив его на полозья, наскоро околоченные из досок. Неприятности причинял и разросшийся по обоим берегам кустарник. Местами приходилось буквально продираться сквозь сплошные заросли.

Макаров прошел вверх по течению около трехсот верст, дойдя до местечка Гудры, дал подробное естественно-историческое описание реки и высказал много впоследствии оправдавшихся соображений о прошлом этой реки и ее происхождении. Он установил также и транспортные возможности реки и опроверг существовавшее мнение о ее непроходимости в течение всего года. По мнению Макарова, зимою и весною по Атреку можно беспрепятственно водить небольшие груженые суда.

Несмотря на трудности перехода и крайне неблагоприятные климатические и местные условия, больных среди

сопровождавших Макарова матросов не было.

Во время похода Макаров обнаружил нефтяные источники. В связи с этим его стала занимать мысль о переходе на нефтяное отопление судов военного флота. Эта мысль не покидала Макарова до конца его дней.

Вернувшись из атрекского похода, Макаров застал приказ о назначении его начальником морской части при войсках, действовавших в Закаспийском крае. Помимо обязанностей начальника морской части, на Макарова было возложено еще общее наблюдение за перевозками всех грузов, прибывавших из Астрахани. Немного позже он был назначен начальником гарнизона в Красноводске, а после отъезда генерал-губернатора Анненкова Макарову были поручены также и дела по управлению Закаспийским военным отделом.

По инициативе Макарова в Петровске и в форте Александровском были оборудованы нефтяные базы.

12 января 1881 года после ожесточенной обороны последний оплот текинцев — крепость и город Геок-Тепе были взяты штурмом. Присоединение Средней Азии к Российской империи было закончено.

Скобелев уехал, а Макарову еще пришлось задержаться на Каспии, эвакуируя войска, а также перевозя больных и раненых. Ко дню его отъезда Красноводская железная дорога была проложена уже на 117 километров, работы продолжались чрезвычайно быстро, и вскоре путь достиг Кизыл-Арвата, расположенного в 224 километрах от моря. Перед отъездом в Петербург Макаров представил командующему войсками Каспийского военного округа подробный проект реорганизации всей морской части в Закаспийском крае.

Участие Макарова в Ахал-Текинской экспедиции не было значительным событием в его жизни, но и здесь проявились характерные для него качества: инициатива, изобретательность, пытливая наблюдательность, блестящие организаторские способности и умение в любом новом для него деле находить то, что надо улучшить, исправить, изменить.

ЗАГАДКА МОРЕЙ

«Существовали одни догадки, а Степан Осипович представил вполне точную, весьма поучительную картину всего, что происходит в Босфоре, во всех его слоях».

Академик М. А. Рыкачев

Полный новых впечатлений и идей, приехал Макаров в середине 1881 года в Петербург. Необходимо было покончить с делами и отчетами Ахал-Текинской экспедиции, а затем приступить к разработке проекта миноносца. Но Макарова отрывают от намеченной им работы и посылают снова на Черное море — в столицу Турецкой империи Константинополь командиром стационера «Тамань»[49], находившегося в распоряжении русского посольства. Это полудипломатическое назначение Макаров получил не случайно. В незадолго до этого закончившейся войне „Константин“ и его команда были грозой для турецкого флота. Поэтому назначение Макарова рассматривалось в Константинополе как еще одно подтверждение курса „твердой политики“ по отношению к Турции со стороны царской дипломатии. Должность командира стационера не требовала особого напряжения и считалась в те времена скорее почетной. У Макарова появилась, таким образом, возможность отдохнуть от вечно напряженной обстановки, обычной на военном корабле.

Но бездеятельности Макаров не любил, и желания отдыхать, ничего не делая, у него никогда не было. Лучшим отдыхом для него было чередование одного занятия с другим. Стремление вносить во все, с чем он сталкивался в жизни, как в малое, так и в большое, точность и ясность, привычка не проходить равнодушно мимо любопытных, неразгаданных «явлений — таковы были характерные черты Макарова. И вскоре здесь, в Константинополе, он нашел себе занятие по душе.

Пребывание в Босфоре явилось крупным событием в жизни Макарова как ученого. Здесь он стал гидрологом, занявшись научно-исследовательской работой по изучению течений в проливе, и вскоре представил вполне точную и весьма поучительную картину того, что происходит в Босфоре, во всех его слоях.

В глубокой древности существовало поверье, что в

Босфорском проливе, соединяющем Черное море с Мраморным, существует двойственное течение: на поверхности вода идет из Черного моря в Мраморное, на глубине же — в противоположном направлении. Что дало повод сделать подобное предположение — неизвестно, но одно несомненно, что поверье это возникло много столетий тому назад. Еще итальянский ученый Луиджи-Фернандо Марсильи (1658-1730) в последней четверти XVII века, будучи в Константинополе, заинтересовался этим странным явлением и стал расспрашивать местных рыбаков. Они подтвердили, что в проливе действительно существуют взаимно противоположные течения, но доказать этого не могли. Удостовериться в существований верхнего течения было, разумеется, нетрудно, но как узнать, что течение существует и на глубине? Вот вопрос, оставшийся неразрешенным как для Марсильи, так и для многих других ученых.

Как-то в разговоре с советником русского посольства в Константинополе Макаров узнал о загадочных течениях и, заинтересовавшись этим явлением, взялся за разрешение нерешенной Марсильи задачи.

Он расспросил местных жителей, а затем и командиров иностранных стационеров, стоявших рядом с «Таманью» на Константинопольском рейде. Местные жители заявили, что ничего не знают, а командиры судов считали рассказы о нижнем течении Босфора легендами и сказками.

Раздобыв сочинение Марсильи, написанное на латинском языке и изданное в 1681 году в Риме, Макаров стал изучать его. Он был поражен основательностью, с которой Марсильи, не будучи в состоянии проверить на опыте существование подводного течения, наметил, однако, правильные пути изучения самого явления. Разбирая положения Марсильи, Макаров пишет: «…какой светлый взгляд на причины течений имел Марсильи, писавший двести лет назад, когда только что был изобретен барометр, когда ни метеорология, ни океанография не были науками, и когда не имели никакого понятия о глубине морей, считавшихся едва ли не бездонными».

Характерная черта Макарова — никогда не умалять заслуг своих предшественников — сказалась и в правильной оценке заслуг Марсильи.

Затем Макаров перечитал книги других авторов, также интересовавшихся босфорским течением. Капитан английского флота Спратт, произведший основательную съемку Босфора и давший ряд его карт, утверждал, что теория нижнего течения ошибочна, что такого течения не существует.

Мнение Спратта утвердилось в науке, и «подводным»

течением в Босфоре перестали интересоваться. Но первые же сделанные Макаровым изыскания убедили его, что Спратт неправ. «Очевидность нижнего течения была поразительная, — писал Макаров, — ввиду того, что существование его многими не признается, мне казалось чрезвычайно интересным сделать такие наблюдения, опубликование которых могло бы положить конец сомнениям в действительности нижнего течения в Босфоре».

Макаров решил выяснить этот вопрос во что бы то ни стало. Если, рассуждал он, удастся экспериментально доказать, что нижнее течение действительно существует, останется только разобраться в его причинах. Но как это сделать, как произвести эксперимент под водой? Способ, придуманный Макаровым, был столь же остроумен, сколь и прост. Макаров вышел на четырехвесельной шлюпке на середину фарватера и опустил на глубину пятиведерный бочонок, наполненный водой, с привязанным к нему балластом. Расчеты Макарова оправдались. Опущенный на глубину бочонок стал буксировать шлюпку против довольно сильного поверхностного течения.

Наличие подводного течения в Босфоре было, таким образом, установлено экспериментально.

«Когда я убедился, что нижнее течение существует, — писал Макаров, — захотелось определить точно границу между ним и верхним течением. Когда сделалось очевидным, что граница эта идет по длине Босфора не горизонтально, а с некоторым наклонением к Черному морю, захотелось выяснить этот наклон, наконец, захотелось выяснить подмеченные колебания границы между течениями в зависимости от времени года и дня, от направления ветра и проч. Было интересно определить относительную скорость течения на разных глубинах и распределение воды по удельному весу».

Не удовлетворившись первым успехом, Макаров подробнейшим образом не только разработал теорию обмена вод между двумя морями, то есть дал исчерпывающее объяснение сложному явлению, но и выяснил, как и в каких приблизительно размерах происходит обмен вод между этими морями, исследовал удельный вес и температуру воды в разных слоях верхнего и нижнего течения и, наконец, определил с большой точностью границу между течениями и наклон этой границы вдоль пролива.

Макаров провел это исследование по собственной инициативе, не имея даже опытных помощников. Необходимых приборов у него также не было, и часть приборов он приобрел на свои деньги, а часть изготовил сам в мастерской на пароходе. Для определения скорости течения на глубине он изобрел простой, но достаточно точный прибор, названный им флюктометром[50]. Все

приборы тщательно исследовались и проверялись.

Самым серьезным препятствием в работе Макарова было то, что, по турецким портовым правилам, стоянка судов на фарватере не разрешалась. Макарову же как раз на фарватере и необходимо было производить наблюдения. Чтобы не вызывать подозрения турок, проявлявших особую бдительность в отношении русских кораблей, Макаров производил промеры и наблюдения на разных глубинах или в сумерки или пользуясь прогулками и поездками русского посланника по рейду. Такая работа урывками представляла много неудобств, и Макаров старался использовать малейшую возможность, чтобы работать на самом фарватере. Однажды английский пароход, придя на рейд и не найдя свободной бочки, около которой становятся корабли, отдал якорь у той самой бочки, у которой стоял русский стационер «Тамань». Как командир военного корабля, Макаров мог, конечно, не допустить этого. Но он решил схитрить. Приказав немедленно развести пары, он отошел от англичанина и стал на самой середине фарватера. Турки всполошились, но Макаров заявил, что нет таких правил, чтобы у одной бочки становились два корабля, и поэтому он вынужден был сойти с места. Пока шли переговоры и для «Тамани» подыскивали другой мертвый якорь, прошло пять дней. За это время Макаров произвел, стоя на фарватере, много серийных наблюдений над течениями, температурой и соленостью воды на разных глубинах.

Результатом босфорских исследований Макарова явилась его работа «Об обмене вод Черного и Средиземного морей». Напечатанное в «Записках Академии наук», это исследование было в 1885 году удостоено премии, присуждавшейся Академией наук. Общие выводы всех своих наблюдений Макаров резюмировал в двенадцати положениях, наиболее существенными из которых являются следующие:

1) в Босфоре существуют два течения: верхнее — из Черного моря в Мраморное и нижнее — из Мраморного моря в Черное;

2) нижнее течение происходит от разности удельных весов вод Черного и Мраморного морей. Тяжелая вода Мраморного моря производит на нижние слои большее давление, чем легкая вода Черного моря на тех же глубинах, и это побуждает воду стремиться из области большого давления в область малого;

3) разность удельных весов происходит оттого, что реки и дожди дают Черному морю больше пресной воды, чем испарения из него уносят;

5) верхнее течение происходит от разности уровней двух морей;

12) разность уровней Черного и Мраморного морей должна

быть около 1 фута 5 дюймов.

Труд Макарова, в полном смысле классический, остается и до сих пор самым полным решением вопроса о течениях на Босфоре. Академик Ю. М. Шокальский считал работу Макарова замечательной не только по своей новизне, но и потому, что автор исследовал все источники ошибок собственных наблюдений и сделал ясные и неоспоримые выводы. Эта работа сразу выдвинула Степана Осиповича Макарова на видное место среди современных ему океанологов.

По возвращении в Россию Макаров прочел ряд публичных лекций о своих исследованиях в Босфоре.

Макаров был прекрасный популяризатор, он умел будить мысль и заинтересовывать слушателей. Прочитанная им 25 февраля 1886 года в Кронштадтском морском собрании лекция на тему «О двойственных течениях в проливах» собрала полный зал. Его лекции представляли собой пропаганду научных знаний. Он умел увлечь слушателей рассказом о неразрешенных еще заманчивых тайнах в науке о море. Не только отдельные океаны, говорил Макаров, но и известные моря остаются еще почти совершенно неисследованными. Ничего неизвестно, например, о распределении температур и удельного веса воды в Каспийском море и даже в Финском заливе. Обращаясь к прошлому, Макаров отмечал, что когда-то все обстояло иначе: лучшие силы флота занимались разработкой вопросов гидрологии и астрономии. И Макаров вспоминал имена таких русских моряков-исследователей, как Крузенштерн, Коцебу, Беллинсгаузен, Лазарев, Анжу, Врангель и другие. Теперь же все силы моряков уходят на изучение артиллерии, минного дела, электротехники, механики и прочего. Столь близкое для моряка море забыто. Нужно пробудить интерес к изучению моря, нужно рекомендовать моряку гидрологию с ее неизученными еще областями.

Таким призывом заканчивались обычно лекции Макарова, посвященные изучению моря.

Летом 1882 года Макаров был назначен флаг-офицером начальника отряда шхерных кораблей Балтийского моря контр-адмирала Шмидта. Работы у Макарова оказалось много. Он устанавливает систему створов и знаков для обозначения шхерных фарватеров и принимает деятельное участие в перевозке на военных судах крупных соединений войск всех родов оружия из окрестностей Петербурга в различные районы финского побережья. Еще будучи командиром «Константина», Макаров осуществлял транспортировку войск и поэтому со своим последним заданием справился весьма успешно.

К этому же времени относится важная работа С. О. Макарова

по составлению плана реорганизации Кронштадтского порта на случай мобилизации всех военно-морских сил и изобретение им способа быстрого разведения паров, который тогда же был введен на флоте.

Зимой 1882/83 года Макаров был занят обработкой добытого на Босфоре гидрологического материала. Одновременно он разрабатывал проект организации пароходства по рекам Аму-Дарье, Сыр-Дарье и Аральскому морю, вел переписку с различными судостроительными фирмами, замышлял проектирование мелкосидящего парохода для среднеазиатских рек, собирал сведения о размерах и возможностях местной торговли. Не забывал он также и нефтяное дело, заинтересовавшее его во время Ахал-Текинского похода.

В этот период дарование Макарова развертывается во всю ширь. Он работает необычайно много и продуктивно. Только закончив одно дело, он немедленно принимается за другое. Его изобретательный ум рождает все новые и новые замыслы и проекты.

Макаров был замечательным изобретателем, и это хорошо знали на флоте. В феврале 1886 года морской министр И. А. Шестаков предложил Степану Осиповичу представить записку с перечнем и кратким объяснением главнейших сделанных им изобретений и предложений. Эта записка подводит итог всему тому, что было сделано Макаровым с начала его службы на флоте до 1886 года для усовершенствования боевого отечественного флота, в различных отраслях военно-морского дела. Одновременно записка дает возможность ярко представить себе, в каких условиях приходилось жить и работать этому замечательному человеку, в большинстве случаев не встречавшему поддержки. Казалось, что все, что делал Макаров, не интересовало равнодушное морское министерство, которое вспоминало о Макарове, точнее, о плодах его изобретательской деятельности только в тех случаях, когда жизнь хватала за горло, когда не знали, как выйти из затруднительного положения собственными силами. В таких случаях обращались к Макарову, просили помощи.

В представленной Шестакову записке Макаров перечисляет изобретения, сделанные им в области непотопляемости судов. Сюда относятся: его знаменитый пластырь, магистральная труба, общая труба, горловины, непроницаемые двери и таранный пластырь. В области минного дела он упоминает о минном плотике, впусковых трубах, о постановке сфероконических мин, автоматическом регуляторе углубления, о минных и буксирных шестах, о крылатой мине и минном таране. В кораблестроении

выделяются следующие его работы: заострение на кораблях штевней, введение заднего руля у миноносок, постройка по чертежам Макарова катеров «Удачный» и «Меч», приспособление для подъема на палубу катеров с машинами и котлами и, наконец, разработанные им быстро устанавливающиеся шлюпбалки на торговых пароходах. Для производства гидрографических работ Макаров изобрел аппарат для наблюдений над течениями на глубинах, названный им флютометром, и предложил эволюционную картушку с исправленными румбами. По части артиллерии им изысканы средства для стрельбы на волнении и изобретена мортирная платформа на пружинах. В области пароходной механики Макаров первым ввел на паровых катерах нефтяное отопление и установил на них же небольшие опреснители, предназначенные служить одновременно и судовыми камбузами. Особенно много изобретений было сделано Макаровым во время кругосветного плавания на «Витязе». Сюда относятся водоохладители, эжекторы для усиления циркуляции воды с возможно меньшим расходом пара, боевые угольные ямы, значительно упрощавшие подачу угля во время боя.

Помимо перечисленного, Макаров разработал приспособление для «экономической поддержки пара на судах». Дальнейшая работа в этой области привела Макарова к изобретению приспособления для тройного расширения пара, что дало возможность сэкономить на «Витязе» при малом ходе в 7 узлов до 30% топлива. Наконец, Макаров выступил с проектом приспособления некоторых частей котлов на военных кораблях для работы на жидком топливе.

Таков изобретательский стаж тридцативосьмилетнего Макарова, принесшего огромную пользу флоту и отечеству.

Большая часть изобретений Макарова разрабатывалась им между делом, по своей инициативе, и министерство, разумеется, никакой материальной помощи ему не оказывало. А между тем Макарову нужно было платить чертежникам, переписчикам, покупать книги, справочники, тратить время и деньги на разъезды для собирания разных материалов и справок, «Как только начнешь энергично работать, — замечает Макаров, — деньги начинают уходить с ужасающей быстротой». Пока Степан Осипович был холост, ему хватало собственного жалованья и гонорара, получаемого за литературные труды, для покрытия всех расходов, связанных с изобретательской работой, и он никогда не ставил вопроса о том, чтобы его труды в области изобретательства были вознаграждены. И только когда в связи с женитьбой его материальное положение ухудшилось, он решил

обратиться к Шестакову с просьбой возместить хотя бы часть расходов, которые привели его к долгам. «Тот факт, — писал Макаров, — что с 1870 года, когда я впервые решился предложить пластырь, и до сих пор я ни разу не возбуждал вопроса о сделанных мною работах, достаточно свидетельствует о том, что я умею не говорить о себе и терпеть до последней крайности».

Лишь «последняя крайность» заставила Макарова напомнить о себе.

На записке имеется маловразумительная резолюция помощника начальника Главного морского штаба контр-адмирала И. П. Тыртова: «Предполагалось на производство в контр-адмиралы. Вознаградить назначением аренды в 1500 руб. 8 марта 1887 г.»[51]. Предполагалось, следовательно, учесть заслуги Макарова при производстве его в следующий чин, т. е. ускорить производство в контр-адмиралы.

ВОКРУГ СВЕТА НА «ВИТЯЗЕ»

«В море — значит дома».

С. О. Макаров

Практическая эскадра Балтийского моря бороздила свинцовые волны Балтики, разыгрывая «бои» с воображаемым противником. В этой летней учебной кампании 1885 года участвовал капитан первого ранга С. О. Макаров, командовавший броненосным фрегатом «Князь Пожарский»[52]. Боевой командир, организатор и участник лихих минных атак на Черном море, Макаров лучше других понимал значение четких, предельно быстрых, слаженных и инициативных действий экипажа корабля в боевой обстановке. Одним из первых Макаров начал проводить в жизнь тактические принципы, разработанные для броненосного флота адмиралом Г. И. Бутаковым.

К концу кампании экипаж фрегата представлял собой дружный, хорошо слаженный коллектив, готовый ко всяким неожиданностям боевой обстановки. Корабль изготавливался к бою молниеносно.

Макаров был твердым и требовательным, но вместе с тем внимательным к нуждам личного состава, гуманным командиром. Он быстро завоевал уважение и любовь всей команды корабля.

Короткий период командования крупным боевым кораблем не прошел бесследно не только для команды, но и для самого Макарова, а также и для всего флота. По окончании учебной кампании Макаров составил обширную докладную записку, в которой, суммируя опыт, приобретенный на «Пожарском», предлагал детальный и обстоятельный план приведения военного корабля в боевую готовность в минимальный срок. Многое из этой записки попало впоследствии в инструкции и уставные положения.

В ту пору, когда практическая эскадра, а вместе с нею и фрегат «Князь Пожарский» находились еще в море, на стапелях одной из петербургских верфей уже строился корвет «Витязь», предназначавшийся для кругосветного плавания. 17 сентября 1885 года командиром этого корабля был назначен С. О. Макаров.

Начавшиеся в первом десятилетии XIX века кругосветные плавания русских военных кораблей явились лучшей школой для военных моряков.

Длительное плавание в незнакомых океанских просторах, борьба со штормами, ураганами и другими многочисленными

опасностями, подстерегавшими парусный корабль на каждом шагу, воспитывали в экипаже то спокойное мужество, сплоченность и высокое профессиональное воинское мастерство, которое отличало русских моряков — героев Наварина, Синопа и Севастополя.

Главной целью кругосветных экспедиций была доставка грузов Российско-американской компании, то есть обеспечение всем необходимым русских портов и поселений на Дальнем Востоке, Камчатке и Аляске.

Исследовательских задач перед кругосветными плаваниями, как правило, не ставилось и в связи с этим денег на закупку специального оборудования для научных работ не отпускалось. Зачастую близорукое царское правительство даже препятствовало инициативе многих командиров кораблей, пытавшихся целесообразно использовать дальние плавания в научных целях. Характерным примером в этом отношении является история открытия в 1849 году замечательным русским моряком-патриотом Г. И. Невельским прохода между островом Сахалин и побережьем материка. Это открытие опровергло ошибочное мнение иностранных авторитетов во главе с Лаперузом, утверждавшим, что Сахалин является полуостровом.

Несмотря на международное значение сделанного Невельским географического открытия, он едва не был разжалован в солдаты за то, что нарушил инструкцию штаба флота, предписывавшую ему прекратить поиски устья Амура.

В таких условиях поистине счастьем для науки оказалось то, что командирами русских военных кораблей, отправлявшихся в кругосветные и дальние плавания, в большинстве случаев были образованные, инициативные, талантливые и смелые офицеры.

Уже первые русские кругосветные мореплаватели — командиры парусных военных кораблей «Нева» и «Надежда» капитан-лейтенант И. Ф. Крузенштерн и Ю. Ф. Лисянский — обогатили географическую науку открытием, главным образом в Тихом океане, множества неизвестных островов, произвели обширные этнографические, океанографические и метеорологические исследования и наблюдения.

Следом за «Невой» и «Надеждой» в дальние плавания отправились другие русские корабли. В период с 1803 по 1849 год русскими военными моряками было совершено более двадцати пяти кругосветных плаваний. Почти все они замечательны тем, что внесли как в географию, так и в науку о море — океанографию и гидрографию — ценные вклады. Об открытиях русских моряков заговорили во всем мире. По описаниям морей, островов, материковых берегов и условий плавания,

составленным русскими, были исправлены или заново написаны лоции[53] во всех морских странах.

В 1815 году отправился в кругосветное плавание на небольшом парусном корабле «Рюрик» лейтенант О. Е. Коцебу[54]. Корабль побывал и у берегов Северной Америки и в южных районах Тихого океана. Это путешествие закончилось в 1818 году и по своим научным результатам оказалось одним из самых замечательных русских кругосветных плаваний.

Коцебу открыл и обследовал в Тихом океане триста девяносто девять островов. В результате плавания были даны точные описания многих берегов, в том числе берегов Берингова моря.

Программа научных работ, выполненных экипажем «Рюрика», затрагивала все важнейшие вопросы метеорологии, гидрологии и гидрографии.

Высокая же штурманская подготовка русских офицеров позволила им в ряде случаев дать более точные астрономические определения координат островов, открытых английскими мореплавателями, в частности Джемсом Куком.

Пример «Рюрика» и последующее плавание Коцебу на шлюпе «Предприятие» послужили впоследствии для Макарова образцом научной и исследовательской работы.

Макаров, изучавший кругосветные плавания русских моряков, очень высоко оценил результаты экспедиции Коцебу на «Рюрике» в 1815-1818 гг.

«…Хотя современный крейсер[55] и превосходит в 60 раз во всех отношениях корабль бессмертного Коцебу, — писал Макаров в своем труде „Витязь“ и Тихий океан», — мы не можем рассчитывать, чтобы он во столько же раз больше привез научных исследований». «Сила не в силе, — сила в любви к делу», и нет прибора, которым можно было бы измерить эту силу, так как она неизмерима.

Будущим морякам предстоит плавать не с теми кораблями и не с теми средствами, но можно пожелать, чтобы в них была та же любовь к изучению природы. Любовь эта поможет им быть достойными исследователями знаменитых капитанов начала нынешнего столетия»[56].

Особенно высоко оценивал Макаров деятельность русского академика Э. Х. Ленца[57], сопровождавшего Коцебу во втором его плавании на шлюпе «Предприятие». «Наблюдения Ленца, — отмечает Макаров, — не только первые в хронологическом отношении, но первые и в качественном, и я ставлю их выше своих наблюдений и наблюдений «Челленджера»[58].

Всегда интересовавшийся исследованиями полярных стран,

Макаров высоко оценил результаты блестяще выполненной русскими моряками Ф. Ф. Беллинсгаузеном и М. П. Лазаревым экспедиции в Антарктику, завершившейся открытием Антарктиды, шестой части света, материка, превосходящего по своим размерам Европу.

По продолжительности пребывания в высокоширотных районах эта русская экспедиция не имеет себе равных. Плавание продолжалось в общей сложности 751 день, из них ходовых дней было 527. Подсчитано, что всего шлюпы прошли 86 475 верст, т. е. расстояние, в 21/4 раза превышающее длину экватора. Научные результаты экспедиции ставят ее наравне с самыми выдающимися плаваниями, известными в истории.

Внимание Макарова привлекли также результаты наблюдений ученого моряка, одного из основателей Русского географического общества — Ф. П. Врангеля, который в 1825-1827 гг. на транспорте «Кроткий» совершил свое второе кругосветное плавание. «…Врангель — известный своими знаменитыми путешествиями по льду в Северном Ледовитом океане, — писал Макаров, — есть первый из командиров, который ввел у себя на корабле правильные наблюдения над температурой моря; он наблюдал температуру воды в полдень и в полночь». Отмечая, что Врангель вел научную работу на корабле по собственному почину, Макаров пишет: «В каждом деле великую заслугу составляет лишь первый почин».

Смелость и инициатива замечательных русских моряков больше всего привлекали Макарова, были ему по душе. Их действия Макаров рассматривал как образец того, как ему самому следует вести наблюдения. Недаром, готовясь к выходу в кругосветное плавание на «Витязе», Макаров внимательно изучал результаты плаваний своих предшественников и восхищался ими: «Имена Крузенштерна[59], Лисянского[60], Сарычева[61], Головнина[62], Коцебу, Беллинсгаузена[63], Врангеля и Литке[64], — писал он, — перейдут в грядущие поколения. На утлых кораблях совершали наши ученые моряки свои смелые путешествия и, пересекая океаны по разным направлениям, отыскивали и изучали новые, еще неизвестные страны. Описи, съемки, которые они сделали, и по сие время служат для руководства мореплавателям, и наставления их цитируются лоциями всех наций».

Вполне вероятно, что мысль заняться научной работой и исследованиями на «Витязе» возникла у Макарова еще до выхода в плавание и что он заблаговременно, и исподволь готовился к своей будущей деятельности.

Можно также предполагать, что в ряду других причин перспектива разрешить ряд океанографических и

гидрологических вопросов, занимавших Макарова еще со времени командования «Таманью» на Босфоре, была одним из мотивов, по которым Макаров охотно отправился в длительное и тяжелое плавание.

Восьмидесятые годы XIX столетия представляли собой время разнузданной реакции. Научные исследования, в особенности в области естественных наук, царское правительство расценивало чуть ли не как крамолу, а с представителями передовой науки вело открытую борьбу. Особенно худую славу стяжали в эту мрачную пору министры Д. А. Толстой и И. Д. Делянов.

Реакция коснулась императорского военного флота. В морском министерстве легко одержало победу мнение, что изучение моря отрывает моряков от их прямых обязанностей держать военный корабль в боевой исправности.

Под этими словами скрывалось опасение, что экипажи кораблей, занимающиеся научными исследованиями, представляют благоприятную почву для развития революционных настроений, ибо царское правительство уже не раз убеждалось в том, что передовая наука всегда шла рука об руку с революционным движением.

Макаров, возражая против такого нелепого мнения, приводил в пример фрегат «Аврору», плававший в 1853-1856 гг. на Дальнем Востоке под командой капитан-лейтенанта Изыльметьева. Метеорологические наблюдения велись здесь с исключительной добросовестностью, и это отнюдь не помешало экипажу «Авроры» проявить замечательное мужество в 1854 году, во время военных действий при обороне Петропавловска-на-Камчатке. В эти дни в метеорологический журнал была внесена следующая красноречивая запись: «С 20 августа по 1 сентября метеорологических наблюдений не производилось по случаю военных действий».

«Для человека любознательного и одаренного, — повторял Макаров, — все интересно и все достойно его познания. Изучение же окружающей моряка стихии не только не вредит военному назначению судов, но, напротив, пробуждая мысль, отрывает людей от рутины судовой жизни».

Макарову вовсе не был присущ формализм тех наблюдателей, для которых важнее всего заполнение во что бы то ни стало графы наблюдения цифрой, хотя бы и приблизительной. «Главное правило, которого следует держаться, — писал он в своем труде «„Витязь“ и Тихий океан», — заключается в правдивости записей. Необходимо совершенно отказаться от всяких предвзятых мыслей и вносить в журнал только действительные цифры показаний инструментов. Если наблюдения не сделаны, то следует оставить

пустое место, но ни в коем случае не вносить предполагаемой величины. Пропуски в наблюдениях не составляют важного недостатка, но непростительно заполнять пустые места воображаемыми величинами. В одном журнале я встретил запись, замечательную по своей поучительности и принадлежащую давно уже, к сожалению, вышедшему в отставку штурманскому офицеру Вудрину, который отметил: «Пишем, что наблюдаем, а чего не наблюдаем, того не пишем». Слова эти стоят, чтобы их вывесить на поучение молодежи в каждой штурманской рубке. Командиры не должны ставить наблюдателям в вину случайные пропуски. Всякое наблюдение, как бы тщательно оно ни было сделано, имеет только известную степень точности, а потому во всех случаях, когда можно вывести величины возможных неправильностей в показаниях инструментов, полезно их указать. Указания на возможную неточность наблюдений не только не уменьшают доверия к цифрам, но, напротив, увеличат его, ибо наименее достоверные наблюдения те, о точности которых совершенно нельзя судить».

Все же «Витязю» министерством была поставлена только одна задача: усовершенствовать морскую подготовку личного состава корабля. Средств на научную работу казной отпущено не было. Макаров, стараясь помочь делу, горячо пропагандировал необходимость и пользу научных наблюдений на корабле и нашел горячих сторонников. Весь офицерский состав «Витязя» и несколько унтер-офицеров с увлечением помогали ему в продолжение всего плаваний, длившегося 993 дня. Сам Макаров не упускал ни самого случая собрать материал или исследовать интересное физико-географическое явление.

Подобно многим своим предшественникам, Макаров по собственной инициативе, на свой риск и страх проделал огромную исследовательскую работу, которой и знаменито плавание «Витязя». Измерительные приборы приходилось изобретать и мастерить из подручных материалов, а иногда и покупать на собственные средства.

Время перед выходом в плавание было, как и всегда, заполнено у Макарова множеством дел.

Он читал лекции по гидрологии в Кронштадтском морском собрании и в Географическом обществе в Петербурге, измерял течение Невы на различных глубинах[65]. В это же время он закончил две работы: «Подогревание воды в котлах миноносок и паровых катеров и о скором разведении пара» и «В защиту старых броненосцев», разработал эжектор[66] новой конструкции, сконструировал шлюпбалку для подъема паровых катеров, вел переписку с пароходными компаниями, заинтересовавшимися

изобретенным им пластырем для заделки пробоин на судах, и т. д.

Но главным делом Макарова был, конечно, корвет «Витязь» и подготовка его к плаванию. Он часто посещал Франко-русский завод, где строился корабль, вникал во все детали постройки и подолгу беседовал с его строителем, замечательным русским самоучкой инженером П. А. Титовым. Ответственность и трудность работы Титова усугублялась тем обстоятельством, что «Витязь» был первым русским кораблем, построенным не из железа, а из судостроительной стали. Титову пришлось самому изыскивать технические приемы, связанные с ее обработкой, в особенности горячей. И тем не менее Титов, не окончивший даже сельской школы, вполне успешно справился с задачей и выстроил превосходный корабль. Во время кругосветного плавания на «Витязе» Макаров не раз убеждался в высоких качествах корабля и в поразительной верности глаза Титова. Академик А. Н. Крылов, в молодости хорошо знавший Титова, в статье, посвященной ему, замечает: «Назначая размеры отдельных частей якорного или буксирного устройства, или шлюпбалок, или подкреплений под орудия, Титов никогда не заглядывал ни в какие справочники, стоявшие на полке в его кабинете, и, само собой разумеется, не делал, да и не умел делать, никаких расчетов. Расчеты Титов назначал на глаз»[67]. Помимо корветов «Витязь» и «Рында», Титову была поручена постройка мощных эскадренных броненосцев «Наварин» и «Император Николай I».

Командуя «Витязем», Макаров ввел ряд собственных оригинальных усовершенствований на корабле.

Перед уходом в плавание Степан Осипович навестил жену и детей[68], гостивших у родственников в имении близ города Ливны Орловской губернии. Возвратившись в Петербург, он сделал в дневнике следующую запись: «Как ни грустно расставаться, тем не менее как для меня, так и для жены это необходимо. Во-первых, этого требуют финансы, крайне расхлябавшиеся, во-вторых, я не умею разделяться на две части. Приехал домой — пусто».

Однако вряд ли только «расхлябавшиеся» финансы или необходимость пройти стажировку в качестве командира корабля первого ранга для получения чина контр-адмирала могли заставить Макарова отправиться в плавание. «Я не умею разделяться на две части» — вот подлинная причина принятого Макаровым решения, ибо настоящей его жизнью, его истинным призванием было море, а не дом.

Несомненно, Макаров отправился в трехлетнее плавание потому, что это было прежде всего интересное плавание, от

которого не отказался бы ни один настоящий моряк. Тем более доволен был Степан Осипович своим новым назначением, что оно предоставляло ему широкие возможности для научной работы, которой лучше и свободнее было заниматься в море, а не в условиях «дома» — России восьмидесятых годов.

Письмо Макарова к жене, посланное им незадолго до возвращения «Витязя» на родину, яркое свидетельство того, как чувствовал себя Макаров на берегу, в сутолоке петербургской неспокойной жизни. «Я этого приезда в Петербург, — писал он, — боюсь, как чего-то очень тяжелого. Страшно подумать о том, что вновь начнется бесконечная вереница визитов, обязательств и пр. и пр.!»

31 августа 1886 года «Витязь» вышел из Кронштадта в дальнее плавание в Тихий океан вокруг Америки через Магелланов пролив. Обратно возвращался он через Суэцкий канал.

«Витязь» следовал по следующему маршруту: Кронштадт, Киль, Гетеборг, Портсмут, Брест, Эль-Ферроль (Испания), Лиссабон, остров Мадейра и Портопрайз на островах Зеленого Мыса. 20 ноября корабль вошел в гавань Рио-де-Жанейро. Благополучно пройдя Магелланов пролив, «Витязь» 6 января 1887 года был в Вальпараисо, а затем пересек Тихий океан в направлении на Иокогаму.

По пути русские моряки посетили Маркизские и Сандвичевы острова.

В Японии корабль пробыл несколько месяцев. Здесь «Витязь» вошел в состав Тихоокеанской эскадры вице-адмирала Шмидта, плававшей у берегов Японии. 8 июня 1887 года экипаж вступил на русскую землю — корабль пришел во Владивосток. В середине ноября «Витязь» отделился от эскадры, находившейся во Владивостоке, и, получив срочное задание, ушел в продолжительное и опасное в это время года плавание. Необходимо было, на случаи «разрыва с морской державой», осмотреть малопосещаемые дальневосточные порты и выяснить возможность использования их в качестве стоянок для кораблей Тихоокеанского флота. На выполнение этой задачи у Макарова ушло полгода Обстоятельные отчеты, представленные им в морское министерство, легли в основу планов многих строительных работ военного характера, предпринятых впоследствии на Дальнем Востоке.

Попутно Макаров произвел морскую съемку нескольких бухт. Выполнив еще ряд ответственных поручений, посетив Петропавловск, острова Беринга и остров Медный, Макаров 28 августа отправился в русские северные порты с грузом

продовольствия. Два сильнейших шторма пришлось выдержать кораблю в Охотском море. Во время одного из них волной, перекатившейся через корабль, сорвало и унесло катер. Целый месяц стоял «Витязь» во Владивостоке и столько же в Иокогаме, исправляя повреждения.

В Россию корвет отправился другим путем: через Индийский океан, Красное море, Суэцкий канал и Средиземное море. По пути заходили в Гонконг, Пан-Ранг, Сайгон, Сингапур, на Суматру, в Коломбо, Аден, Суэц, Пирей, Мальту, Алжир, Гибралтар, Кадикс, Шербур и Копенгаген.

20 мая 1889 года корвет отдал якорь на Большом Кронштадтском рейде. Поход «Витязя» продолжался 993 дня, из них собственно на плавание ушло 526 дней и на стоянки 467 дней.

Сколько стран и морей, сколько разных климатических поясов и районов были объектом наблюдений и изучения командира «Витязя» и его помощников! И ни одно из этих наблюдений не пропало, все они были тщательно проанализированы и составили содержание капитального труда «Витязь» и Тихий океан».

На протяжении своего почти трехлетнего плавания на «Витязе» русские моряки побывали в десятках портов, познакомились с иноземными обычаями и природой, дважды пересекли экватор, испытали тропическую жару в Атлантическом и Тихом океанах и холод осенних ночей в Охотском море, боролись со штормами и ураганами, наблюдали интересные и необычайные явления природы. Обо всем этом можно было бы написать живую, увлекательную книгу.

В течение всего длительного пребывания в море Макаров проявляет особенный интерес к конструкции корабля и в самых различных условиях тщательно изучает его мореходные качества. При этом он приходит к выводу, что если ход «Витязя», как парового корабля, не совсем оправдал ожидания, то как парусный корабль он оказался превосходным.

«…В тех обстоятельствах, в которых корвет испытывался, — читаем мы в рапорте Макарова от 4 сентября 1886 года, — он обнаружил бесподобные парусные качества, и можно надеяться, что он в состоянии будет отлично делать парусные переходы»[69].

Еще почти в самом начале плавания, на пути из Бреста в Лиссабон, «Витязь» получил серьезное штормовое крещение. Западный ветер, отходя то к югу, то к северу, утром 13 октября достиг силы урагана. Даже при весьма малом ходе корвет начал черпать воду носом и бортами. «Анемометр, — доносит Макаров, — установленный на клотике бизань-мачты, показывал

на порывах скорость 46 метров в секунду, что соответствует 12 баллам. Высота волны 33 фута»[70].

В первом испанском порту, куда прибыл «Витязь» после перенесенного жестокого шторма, Макаров тотчас же вместе с исправлением повреждений вводит на корабле ряд новшеств и улучшений. Чтобы на верхней палубе не задерживалось много воды, Макаров своими средствами изготовляет приспособления для герметического задраивания люков и, кроме того, изыскивает меры, чтобы можно было, несмотря ни на какую погоду, иметь машинный люк открытым.

Посвящая свой труд «Витязь» и Тихий океан» в основном только научным работам, Макаров, вероятно, предполагал в следующей книге рассказать о жизни и быте моряков во время плавания, описать страны, города, порты и острова, которые посетил «Витязь». Известно, что Макаров вел в плавании подробный дневник, в который заносил, помимо результатов научной работы, все то, что привлекало его внимание. Делал такие записи Макаров хорошо, точно и интересно. Однако этот дневник погиб, как предполагают, вместе с Макаровым на «Петропавловске».

Кое-что из наблюдений Макарова сохранилось лишь в его рапортах и донесениях, отправленных в Петербург с пути следования «Витязя». Правда, эти донесения, сообщающие больше о датах прихода и отхода корабля, о количестве сожженного угля, о том, сколько пройдено миль под парусами и сколько под парами, и т. д., лаконичны и сухи. Иногда, когда у Макарова оказывалось, по-видимому, больше свободного времени, он говорил и о своих наблюдениях. Например: из пункта Ачен (порт и город на острове Суматра), население которого вело постоянную борьбу с голландскими поработителями, Макаров пишет: «Как известно, остров Суматра далеко не умиротворен, и владения голландцев по преимуществу ограничиваются некоторыми прибрежными пунктами»[71].

Далее Макаров говорит о том, что никто из европейцев не выходит за пределы оборонительной линии, то есть за пределы сплошного деревянного забора, протянувшегося на огромное расстояние. Для борьбы с повстанцами здесь находится до 4,5 тысяч голландских и туземных (с острова Ява) солдат. Временами, количество правительственных войск еще более увеличивается. Ачен — уже с давних пор наиболее опасный в Индонезии противник голландской колонизаторской политики. Начиная с середины XIX столетия, свободолюбивые аченцы, упорно сопротивляясь, ведут непримиримую борьбу с захватчиками, и голландское правительство не в силах сломить

их дух.

Дошедшие до нас сведения о плавании «Витязя» отрывочны и случайны, но все же и они дают некоторое представление о тех впечатлениях, которые вынесли из путешествия русские люди. Об этом мы узнаем, в частности, из писем Макарова к жене.

Например, с острова Нукагива — самого большого из группы Маркизских островов[72], Макаров писал жене: «Мы пришли сюда 22 февраля… Здесь мы наделали большого шуму. Я устроил народное гулянье, на которое пригласил весь народ. „Благородных“, т. е. таких, которые ходят в галстуках, угощали на стульях, а остальных — на разостланном парусе. Все это в тени пальмового сада… Гулянье вышло прекрасное. Наши матросы отличались в танцах, каначки тоже танцевали. Вчера была охота, причем все жители подносили мне подарки, куски какой-то материи… Сегодня на корвете танцы, после чего мы уходим в море. Теперь в кают-компании завтракает король, и он, кажется, так уже напился, что пора отвести его на берег. Я нарочно не пошел туда завтракать, чтобы не стеснять его своим присутствием…

Таким образом, мы все четыре дня хорошо провели время с береговыми жителями и имели возможность ознакомиться с жизнью на островах»[73].

Дружелюбное отношение русских моряков к туземному населению отмечали и сами жители островов. Они охотно и радостно встречали русских, быстро знакомились и завязывали дружбу с матросами.

Из Гонолулу, столицы Сандвичевых островов, Макаров пишет жене: «Тут все в садах, и все дома состоят из ряда веранд на все четыре стороны. Лица тут очень приятны. Я со своими офицерами представился королю Калякуэ. Вчера вечером тут была церемония поднесения флага стрелкам волонтерам, и мы присутствовали. Общество тут более американское, но и масса немцев… С этим письмом я посылаю тебе небольшую группу[74], где канак и каначка показывают нашим матросам, как добывать огонь трением одного куска дерева о другой».

В Фу-Чоу моряки побывали в гостях у русских колонистов, которые занимались здесь заготовкой кирпичного чая. Трудно описать, говорит Макаров, радость встречи с земляками, заброшенными судьбой в далекий Китай.

С исключительным вниманием были встречены русские путешественники и в Сайгоне[75].

Имели место во время плавания и курьезные происшествия. Морское министерство дало Макарову указание закупить в Сайгоне для смазки судовых механизмов касторовое масло, так

как министерство располагало сведениями, что в Индо-Китае касторовое масло стоит очень дешево.

Когда «Витязь» пришел в Сайгон, было закуплено несколько десятков бочек касторки и смазаны машины. Первое время, пока было жарко, все механизмы на малых скоростях работали прекрасно. Но лишь стало прохладнее, масло настолько загустело, что на «Витязе» почти целые сутки не могли заставить вращаться винт. Пришлось перейти по-прежнему на обыкновенное машинное масло.

Во время плавания в дальневосточных водах «Витязь» зашел в Императорскую гавань[76]. Здесь в 1853 году был затоплен фрегат «Паллада», увековеченный знаменитым русским писателем И. А. Гончаровым. Опросив местных жителей-орочей, Макаров приступил к поискам «Паллады». Моряки со шлюпок протралили предполагаемое место затопления и нащупали корабль. Спустили водолаза, который установил, что фрегат лежит на твердом грунте носом к берегу на глубине 15 метров, в 675 метрах от берега.

Макаров начертил план, на котором точно обозначил местоположение корабля между Константиновским постом и мысом Сигнальный, соорудил на берегу створы, окрашенные в белый цвет, и составил подробную справку о том, как была найдена «Паллада»[77].

Свободный от хлопот и волнений петербургской жизни, Макаров в плавании отдыхал душой, неустанно изучая родную стихию — море. Но мысли о доме, о семье не оставляли его никогда.

Из всех портов, куда заходил «Витязь», Макаров шлет домой письма. Всего больше его интересовали его девочки, для них он покупал всюду, где возможно, разные подарки и игрушки. «Ты, пожалуйста, не сердись, — пишет он 13 июня 1887 года жене из Нагасаки, — что я посылаю разные вещицы, но это большое удовольствие порадовать вас всех маленькими безделушками, которые, наверно, доставят вам большое удовольствие».

Макаров хочет знать, что делают дети, к чему их приучает мать. В письме из Нагасаки он, между прочим, пишет: «Приучай детей к труду и не говори им ничего такого, что бы могло сделать из них пустых франтих». И дальше: «Пожалуйста, не наряжай очень Олю. Я не хочу, чтобы из нее вышла франтиха, которая будет жертвовать мужем для того, чтобы на балах блистать своей талией. Я надеюсь, что тебе удастся сделать из нее разумную женщину». «Слава богу, долги наши к июлю будут уплачены… — с нескрываемой радостью пишет Макаров оттуда же. — Я со своей стороны тоже буду откладывать сколько можно, и, бог даст, по

возвращении жизнь наша так сложится, что мне не придется высунув язык бегать по городу искать 25 рублей»[78].

Научные наблюдения отнимали у Макарова не мало времени, но вовсе не мешали, как это предполагали в министерстве, основной цели плавания. Когда позволяли условия, наблюдения на «Витязе» производились каждые четыре часа, а на границах течений, в проливах и т. д. — через каждые пять-десять минут. Глубоководных исследований было сделано более двухсот шестидесяти. Для ловли рыб и добычи растений с различных глубин была изготовлена специальная сетка.

Макаров неоднократно говорил, что степень усердия личного состава корабля зависит от осмысленности самой работы. А так как в научную работу, которую он вел, был посвящен почти весь экипаж корабля, то у Макарова не было недостатка в деятельных помощниках. «Я с великим удовольствием, — пишет Макаров, — упоминаю фамилии молодых наблюдателей по старшинству: мичман Мечников, Митьков, Максутов, Кербер, Шульц, Шаховский, Пузанов и Небольсин. Особенно же много потрудился младший штурман подпоручик Игумнов».

Результат этой коллективной работы экипажа «Витязя», организованной и направляемой командиром корабля, нашел полное отражение в большом упомянутом выше труде, написанном Макаровым по возвращении из плавания.

Труд С. О. Макарова был в 1894 году издан Академией наук в двух томах с таблицами для обработки удельных весов, рисунками, картами и чертежами. Макаров назвал его так: «Витязь» и Тихий океан. Гидрологические наблюдения, произведенные офицерами корвета «Витязь» во время кругосветного плавания 1886-1889 годов, и свод наблюдений над температурою и удельным весом воды Северного Тихого океана».

Первая часть произведения Макарова содержит систематизированный рассказ об инструментах и способах обработки наблюдений, в ней дается подробный обзор гидрологического журнала «Витязя», обобщаются результаты измерений, наблюдений, проб.

Во второй части приводится обширная сводка температур морских вод по отчетам всех плававших в Тихом океане экспедиций. В этой же части Макаров, подготавливая выводы о значении изучения моря для океанографической науки и в частности для военного флота, анализирует и обобщает материалы своих предшественников начиная с 1804 года — первого года плавания Крузенштерна в Тихом океане.

Особое значение придавал Макаров точности наблюдений и измерений. В главе «Цель производства гидрологических

наблюдений» он наглядно показывает, с какой тщательностью и старанием в продолжение трехгодичного плавания на «Витязе» определялся удельный вес воды в различных морях, отмечалась температура, изучалась соленость.

Макаров считал, что целью его исследований был не только теоретический интерес, как полагали многие. «Чем шире поставлена научная задача, — замечает он, — чем глубже удается проникнуть в связь явлений, тем обильнее жатва практических применений, тем полнее делается владычество человека над силами природы.

Гидрологические явления находятся в самой тесной зависимости от явлений метеорологических, оказывающих огромное влияние на всю жизнь людей. Вот пример: юго-западные ветры, так называемые муссоны, обычно дуют регулярно и приносят к берегам Индии большое количество влаги, выпадающей на землю в виде дождя. В 1891 году, вопреки обыкновению, муссоны запоздали, были слабы и не принесли достаточного количества осадков. Результатом этого был неурожай и голод в Индии. Нарушение привычных атмосферных условий в каком-либо из участков земного шара, как правило, отражается и на других, значительно более отдаленных районах. В том же 1891 году в России неурожай постиг районы Поволжья. Двадцать миллионов человек остались без хлеба. Указав на эти примеры, Макаров смутно предвосхитил созданную лишь в наше время новую отрасль метеорологии — учение о «мировой погоде», основанное на том неоспоримом, хорошо понятом Макаровым факте, что погода в каком-либо районе есть только местное проявление причин, кроющихся в общей циркуляции атмосферы.

«Трудно надеяться, — заключает Макаров, — чтобы человек когда-нибудь настолько поборол природу, что мог бы изменять по своему произволу весь муссон Индийского океана, но будет уже и то большим шагом вперед, если, по совокупности наблюдаемых явлений метеорологических и гидрологических, можно будет предсказывать засухи, чтобы своевременно уменьшить порождаемое ими зло».

Изучение гидрологических явлений, говорит Макаров, может иногда принести большую пользу и при решении более узких задач технического порядка. С постройкой Сибирской железной дороги конечный пункт ее — Владивосток — приобрел первостепенное значение, а потому изучение температурного режима здешних вод стало совершенно необходимо для правильного разрешения вопроса: как поддерживать в зимнее время связь портов Тихого океана с замерзающим Владивостокским портом.

Измерение температуры и определение удельного веса воды в море может оказать большую помощь, например, при проверке различных предположений.

Так, во времена Макарова существовало в научных кругах мнение, что туманы в северной части Японского моря и Татарского пролива образуются вследствие проникновения в Японское море с севера масс холодных вод из Амура и Охотского моря. Из этого делался такой вывод: достаточно засыпать пролив между мысом Лазарева и Сахалином, чтобы доступ холодной воды в Японское море был прекращен. Однако произведенные Макаровым исследования на Амуре с полной очевидностью показали, что засыпка пролива никакого метеорологического эффекта не даст, так как вода Амура в летнее время теплее воды прилегающей части Татарского пролива. Причину надо было искать в другом.

Рассматривая особенности мелководных Татарского и Корейского проливов в связи с характером и направлениями местных течений, Макаров говорит, что, углубив эти проливы, можно было бы улучшить климат дальневосточных районов. Но, добавляет он, «вероятно надо, чтобы прошло еще много веков, пока человек вступит на подобный путь улучшения климата и такие работы, как углубление больших проливов, окажутся осуществимыми». Макаров ошибся в определении срока наступления такой эпохи. Прошли не века, а всего лишь полвека с небольшим, и наступила эпоха социалистического преобразования природы. Советские люди, во всеоружии научных и технических знаний, смело приступили к улучшению климата на огромных пространствах своей земли.

Огромное значение имеют гидрологические работы и для мореплавания, особенно дальневосточного. Здешние туманы — истинный бич для моряков, источник многих бед и аварий. Ясная погода, открытый горизонт в летнее время — только счастливая случайность. Как ориентироваться в тумане, нередко вблизи скалистых берегов или предательских мелей? Казалось бы, измерение глубин лучше всего может помочь морякам. Но и это средство ненадежно. На больших глубинах лот не достигает дна. В этом случае нельзя определить местонахождение корабля по глубинам, а опасность нередко подстерегает мореплавателя как раз в непосредственной близости от глубокого места. Более надежными ориентирами являются температура и удельные веса воды. «Я не хочу сказать, — замечает Макаров, — что с термометром в руках можно в туман ходить так же смело, как в ясную погоду, но термометр, а особенно ареометр[79], могут очень часто дать командиру весьма веские указания. В Лаперузовом

проливе, прощупывая в тумане дорогу, термометр и ареометр помогут определить, когда корабль пройдет полосу холодной воды и можно поворачивать на северо-запад к Корсаковскому посту[80]. Особенно полезным в таких случаях оказывается самопишущий термометр для поверхностей воды и приспособление для подачи сигнала о перемене температуры».

Проблеме изучения явлений тумана Макаров уделял большое внимание. Из наблюдения, что сквозь туман, как правило, видны и солнце и звезды, Макаров делает правильный вывод, что толщина туманного слоя незначительна. Он ставит вопрос: как добиться измерения высот светил во время тумана и тем самым определить свое положение в море? Макаров предвидел появление в будущем таких маяков, которые, подобно рентгеновским лучам, пронизывающим ткани человеческого тела, будут проникать сквозь любой туман. Он советовал физикам заняться разработкой этого вопроса, важного как для навигации вообще, так и в особенности для военных кораблей, «ибо с введением маяков, пронизывающих мглу, они днем в туман будут иметь те же тактические выгоды, какие они имеют теперь ночью без тумана».

Макаров предвосхищает здесь современное радиопеленгование и радиолокацию.

Примеры, приводимые Макаровым, свидетельствуют о том, насколько важны и необходимы исследования гидрологического режима Тихого океана. «Тот факт, — замечает он, — что о температурах воды одного Тихого океана мне приходится писать толстую книгу, показывает, что предмет этот недостаточно изучен, ибо когда все изучат, тогда результат можно будет дать в очень сжатом виде».

Круг исследований Макарова не ограничивался измерением температуры и удельных весов воды.

Помимо гидрологических и метеорологических наблюдений, Макаров производил измерение глубин, брал пробы воды и грунта. Очень интересны высказанные Макаровым соображения об отклоняющем действии вращения Земли на все морские течения.

В труде «“Витязь” и Тихий океан» один из параграфов озаглавлен: «Влияние вращения Земли на направление течений». «Я полагаю, — пишет Макаров, — что отклоняющее действие Земли на все морские потоки играет первостепенную роль». Уже с давних пор почти во всех морях наблюдается система течений, идущих против часовой стрелки, так называемая циклоническая. По-видимому, это одинаковое направление течений не случайно, а обусловлено какой-то общей закономерной причиной. Ветер

вряд ли может влиять на образование морских течений, ведь ветры и циклоны — явления изменчивые, непостоянные. Всего вероятнее, причиной следует считать отклоняющую силу вращения Земли. Поступающие в море с материка водные массы, подвергаясь действию силы вращения Земли, в восточном полушарии отклоняются вправо и создают, таким образом, водный круговорот против часовой стрелки.

Высказанная Макаровым мысль о роли отклоняющей силы вращения Земли на образование общей системы течений в океанах и морях в то время не встретила общего признания. Степан Осипович не был математиком-специалистом, и потому не смог аналитически обосновать свою мысль. Однако в ее правильности он был совершенно убежден и указывал на необходимость при различных океанографических исследованиях учитывать подмеченное им явление[81].

Полное подтверждение мысль Макарова получила только в 1905 году, то есть после его смерти. Известный норвежский ученый и полярный исследователь Фритьоф Нансен, подробно изучив во время дрейфа «Фрама» движение льдов в Ледовитом океане, пришел к выводам, сходным с выводами, сделанными Макаровым. Взяться за разработку подробной теории течений он не смог по той же причине, что и Макаров: из-за недостаточного специального математического образования. Он высказал свои соображения молодому шведскому инженеру Вальфриду Экману, который и разработал физико-математическую теорию морских течений, полностью подтвердив высказанную впервые Макаровым идею. Без макаровской теории течений были бы невозможны теперь никакие теоретические исследования в области динамики океана. «В этом, — замечает советский океанограф А. Д. Добровольский, — огромная заслуга Макарова, и из этого видно, что он стоял в самом первом ряду ученых мира и намечал пути, по которым должна была развиваться наука в будущем»[82].

Подробная обработка наблюдений и вычисление удельных весов, конечно, не могли быть произведены во время плавания, и Макаров занялся этой работой, вернувшись из плавания в Петербург.

В июне 1889 года он поселился на даче в Лесном и с головой ушел в работу. Обширная рабочая комната была заставлена сотнями бутылок с водой, добытой почти из всех океанов и морей земного шара с разных глубин, здесь же лежали образчики грунта, гидрологические инструменты и груды таблиц. На стенах висели диаграммы и карты. Чертежник и вычислитель, нанятые Макаровым, занимались технической стороной дела. Сам Макаров группировал и обобщал наблюдения, вычисляя

поправки.

Это вычисление поправок оказалось самой сложной и кропотливой работой, занявшей целый год. Степан Осипович хотел добиться идеальной точности получаемых данных. Однако это было нелегко. Например, добытая батометром вода, при прохождении через более холодные или теплые верхние слои воды, изменяет свою температуру. Вторично вода изменяет температуру, когда ее переливают (как бы быстро это ни делали) из батометра[83] в кружку и несут к месту наблюдения. Поправки на эти изменения и должны быть выяснены при окончательном определении истинной температуры воды, взятой с соответствующей глубины.

Для этой цели имелись таблицы. Но Макаров, принявшись за обработку своих исследований, убедился, что таблицы эти недостаточно точны. Тогда он решил для точного определения величины поправок произвести опыты.

Опыты были поставлены в Кронштадтском морском госпитале. Они производились в двух резервуарах, вмещавших примерно по тонне воды каждый. В одном из них вода охлаждалась льдом, в другом — нагревалась паром. Батометр погружали в первый резервуар с холодной водой и, после того как он принимал температуру этой воды, выливали из него воду в кружку и измеряли в ней температуру. Поправку выводили из разности между температурой воды в резервуаре и температурой воды в кружке.

При окончательной обработке всех собранных им материалов Макаров убедился в недостаточной точности таблиц для обработки удельных весов. Пришлось составить новые таблицы и для этой цели. После выхода в свет труда Макарова прежними таблицами пользоваться перестали.

Закончив эту часть работы, Макаров приступил к широкой систематизации и обобщению собранных гидрологических данных и наблюдений. «Пока не начнется систематического собирания сведений, до тех пор можно сказать, что большие сокровища, заключавшиеся в морских журналах, можно признать лежащими без пользы для дела», — заявляет Макаров в одном из своих сообщений. Он собирает и обрабатывает все наблюдения, когда-либо произведенные в северной части Тихого океана, как на поверхности, так и на глубинах. Сюда входят и неизданные наблюдения русских мореплавателей с начала XIX столетия, и все наблюдения, произведенные на иностранных судах, а также и свои собственные.

Стремясь во всем к максимальной точности, он часто не верил вполне и собственным выводам, как бы тщательно ни была

обоснована методическая сторона проделанной работы. Приступая к изучению огромного количества чужих наблюдений и материалов, Степан Осипович должен был, по его словам, отличить хорошее от плохого. Можно ли доверять всем этим показаниям, истинность которых проверить невозможно? «По наружному виду судить трудно, — заключает Макаров, — но тем не менее можно сказать, что особое доверие чувствуешь к засаленным, грязным тетрадям, на которых, кроме следов чернил, встречаются следы капель воды, падающей с фуражки промокшего мичмана, вносящего правдивую цифру в эту летопись. Менее доверия внушают чисто переписанные беловые тетради, в которых однообразие температур поселяет сомнение в их достоверности. Судить, однако ж, приходится не по наружному, а по внутреннему содержанию журнала».

Обработка Макаровым столь обширного материала позволила ему нарисовать гидрологическую картину северной части Тихого океана, в которой детально были освещены такие малоисследованные районы, как проливы Лаперуза, Формозский, Корейский и Японское море. Макаров впервые составил таблицы и карты распределения океанографических элементов в северной части Тихого океана. Особенный интерес и ценность представляет карта распределения температур на глубине 400 метров. Карта эта совершенно явственно показывает наличие более теплой области в районе от 20 *о* до 30 *о* северной широты и более холодной — в экваториальной полосе. «Ценность собственных наблюдений, собранных в труде «„Витязь“ и Тихий океан», уже сама по себе велика, а присоединение к ним обширной обработки всей суммы данных, имевшихся для этой части океана, сделало труд Степана Осиповича замечательною работою, которая за истекшие с тех пор двадцать лет еще ничем новым не замещена», — так писал в 1914 году известный океанограф академик Ю М. Шокальский, хорошо знавший Макарова.

Труд Макарова, признанный классическим, получил высокую оценку в научных кругах всего мира. Российская Академия наук в 1893 году присудила ему полную Макарьевскую премию, Географическое общество — золотую медаль[84].

Уже своими работами на Босфоре Макаров обратил на себя внимание ученого мира. Научные исследования на «Витязе» окончательно закрепили за ним репутацию талантливейшего и неутомимейшего исследователя моря. Макаров, как гидролог и исследователь морей и океанов, приобрел с этой поры мировую известность. Со всех концов земного шара к нему стали обращаться ученые различных специальностей за справками, разъяснениями, советами.

Как и всякий крупный оригинальный труд, опередивший свое время, труд Макарова «Витязь» и Тихий океан» наметил немало вопросов, требовавших дальнейшей разработки. «Море по-прежнему ждет исследователя», — говорил Макаров[85].

Значение труда Макарова для русской науки трудно переоценить. В нем дано не только описание крупнейшего района океана, но и сводка основных теоретических знаний. Очень важно отметить то обстоятельство, что работа эта основана преимущественно на русском материале, собранном русскими мореплавателями и учеными. Это и хотел подчеркнуть Макаров своим посвящением: «Памяти русских ученых моряков начала настоящего столетия посвящаю я этот труд».

Зимою 1890 года Макаров выступил на Всероссийском съезде естествоиспытателей и врачей с докладом «О разности уровней морей, омывающих берега Европы». Ученые, в частности известный русский геодезист А. А. Тилло[86], доказывали, что средние уровни морей, омывающих берега Европы, почти не отличаются один от другого, что возможна разница всего лишь в несколько сантиметров. Макаров считал такое утверждение неправильным и в доказательство значительной разницы уровней морей приводил ряд весьма убедительных доводов. «Поверхность морей и океанов, — говорит он, — была бы везде нормальна к направлению силы тяжести и, следовательно, точки океанов лежали бы на одном уровне, если бы ветры, приливно-отливные волны и разность плотностей воды не выводили бы воды из этого положения. Имея в виду, что эти причины действуют с неодинаковой силою в разных точках земного шара, средний уровень разных точек может быть одинаков только в виде исключения, когда упомянутые причины случайно взаимно уравновешиваются». В подтверждение своего мнения Макаров на основании разностей плотности воды дает таблицу уровней европейских морей.

Таковы были научные результаты плавания на корвете «Витязь».

Однако научные изыскания нисколько не мешали выполнению основной задачи, поставленной перед Макаровым. Официально «Витязь» отправился в плавание для того, чтобы вступить в строй боевых кораблей и принять участие в учениях плававшей тогда в дальневосточных водах эскадры контр-адмирала А. А. Корнилова.

Ввиду болезни последнего Макаров по прибытии на Дальний Восток был временно назначен командующим эскадрой и тотчас развернул кипучую деятельность, заставив работать всех. Главной задачей дальневосточной эскадры была в то время не только

подготовка кораблей и личного состава «на всякий случай к встрече с врагом», но и изучение природных условий мест возможных боев с противником.

До прибытия на Дальний Восток «Витязя» изучение это шло вяло, по-казенному, без страсти и энергии. «Бог даст — пронесет, может, ничего и не будет. Стоит ли особенно стараться», — думали многие во главе с командующим эскадрой.

Но Макаров понимал, что рано или поздно столкновение с врагом неизбежно. Став во главе эскадры, он немедленно принялся за подготовку кораблей и их экипажей к бою. Прежде всего он создал комиссию командиров и поручил ей разработать план действий. Новый способ обучения, введенный Макаровым, заключался в следующем. Почти ежедневно, если позволяла погода, суда поочередно уходили в Амурский или Уссурийский залив, выбирали себе укрытое место и, потушив огни, ожидали прихода «неприятеля», который появлялся лишь с наступлением темноты.

Ночные занятия внесли оживление в однообразную до этого жизнь эскадры. Особенно нравились они молодежи. Как к настоящему сражению, готовились офицеры к ночному походу. Самые ценные на море качества — находчивость в отыскании лучших способов атаки, ловкость, сообразительность, точный глазомер — все получало здесь блестящее развитие. Ночные учения, введенные Макаровым, проводились с учетом опыта его минных атак на Черном море.

Чтобы занять свободных от вахты моряков в дневные часы, Макаров ввел новое весьма интересное и полезное занятие: парусные гонки кораблей. В них обычно участвовали три корабля: «Витязь» с Макаровым на борту в качестве арбитра, «Рында» и клипер «Вестник». Макаров был горячим сторонником соревнований на флоте. Он считал соревнование могущественной силой и всячески использовал эту силу. Любил Макаров и шлюпочные гонки и всячески поощрял и награждал любителей парусного спорта. Вообще он был сторонником развития спорта на флоте, сам прекрасно управлял шлюпкой под парусами, занимался гимнастикой и отлично плавал.

В своих методах боевой подготовки личного состава флота Макаров развивал лучшие традиции, созданные еще адмиралом Ф. Ф. Ушаковым. Пропаганда состязаний и соревнований на флоте сближает Макарова с другим его предшественником — адмиралом М. П. Лазаревым.

Пройдя в самом начале своей службы хорошую парусную школу, Макаров на всю жизнь сохранил к ней самое горячее расположение. «Воистину говоря, это была чудная школа! —

восклицает он в своей книге „Без парусов“. — Природа на каждом шагу ставит вам препятствия, и тот, который много плавал, привыкает верить, что нет работы без препятствия, и что всякое препятствие надо тотчас же устранять. В бою тоже на каждом шагу будут препятствия. Если человек привык их устранять, то он и в бою их устранит. Парусное дело было тоже хорошей школой и для матросов. Они видели и чувствовали, какое огромное значение имеет быстрота, а потому все, что они делали, они привыкли делать быстро. Эта быстрота движений, столь необходимая в работе с парусами, целиком переходила и на работу с артиллерией». Но парусное дело не только воспитывало ловкость и умение приспосабливаться к различной обстановке. Макаров видел в нем еще одно ценное качество: именно здесь происходил отбор людей, пригодных к морской службе, то есть выявление смелых и расторопных. «Морская жизнь полна случайностей, — говорит Макаров, — и тот, кто умеет быстро найтись при различных обстоятельствах и устранить затруднение, тот всегда готов к этим случайностям».

Обнаружив прекрасные парусные качества «Витязя», Макаров неоднократно любовался кораблем, когда он в свежую погоду под зарифленными парусами несся птицей, рассекая волны.

Но при всей своей любви к овеянным романтикой парусным кораблям Макаров хорошо понимал, что эпоха парусного флота навсегда миновала, что пришедший на смену парусу винтовой двигатель вскоре совершенно вытеснит его.

Книгу «Без парусов» постаралась не заметить как специальная морская, так и вообще официальная печать. Не понравился главным образом новаторский тон автора. По мнению Макарова, каждый моряк должен был пройти суровую школу морской практики. Настаивая на коренной ломке всего военно-морского воспитания и образования, он требовал также, чтобы офицер, кроме своего основного дела, знал все, что должен знать нижний чин. Только в таком случае, считал Макаров, офицер может предъявлять к матросу должные требования и взыскивать с него. И книга «Без парусов» при жизни автора так и не получила признания.

Макаров тщательно изучал стратегическую обстановку дальневосточного края, его берега, природные особенности. Будучи председателем комиссии по обсуждению вопросов о зимовке судов русской эскадры на Дальнем Востоке, он обратил внимание на то, что Владивосток не оборудован как военно-морская база. Макаров доказывал морскому министерству, что при разработке плана войны следует обратить самое серьезное внимание на отсутствие такой базы на Востоке. «Комиссия

осмеливается думать, — писал Макаров в одном из протоколов, отправленных в Петербург, — что если бы в Главном морском штабе был учрежден отдел, не связанный с текущими делами и специально ведущий военно-стратегическую часть, то организация войны много бы выиграла».

Капитан 1 ранга Макаров единственный из русских моряков правильно понял в ту пору дальневосточную обстановку и еще за шестнадцать лет до войны с Японией указал на необходимость осуществления на Востоке ряда мероприятий. Смысл протокола Макарова таков: да проснитесь же, наконец, бросьте заниматься пустяками, когда беда на носу!

Действия Макарова были восприняты в Главном морском штабе как дерзость, его предложения остались без последствий и лишь прибавили ему врагов, которых и без того у Макарова было достаточно.

Беспокойство Макарова при виде беззащитности русских дальневосточных берегов и неподготовленности флота и баз к назревавшей войне вызывалось присущим ему чувством глубокого патриотизма. Но горькие истины о положении дел на Дальнем Востоке были поняты царским командованием лишь в позорные дни русско-японской войны, когда самого Макарова уже не было в живых.

Стремление Макарова обеспечить русский флот хорошей базой на Востоке было настолько сильно, что он задумался над вопросом, нельзя ли искусственным путем воспрепятствовать замерзанию бухты Золотой Рог.

Макаров предпринял даже попытку разрешить этот вопрос практически. Изучив условия замерзания Владивостокского порта и исследовав температуру воды и постепенное увеличение толщины ледяного покрова, Макаров считал необходимым производить искусственное поднятие воды нижних, более соленых и замерзающих при более низкой температуре слоев на поверхность. Циркуляции воды, по мысли Макарова, можно было добиться двумя способами. Простейший из них состоит в том, чтобы с помощью водолазного насоса нагнетать струю воздуха в нижний слой воды. Воздух из шланга устремится в виде пузырьков кверху и погонит вместе с собой нижние слои воды. Второй способ, предложенный Макаровым, предусматривал применение винта парового катера и особой трубы, установленной под винтом и другим концом опущенной на глубину. «Приводя в движение машину катера, мы образуем всасывание из трубы, через которую и направится кверху нижняя вода»[87].

Проект осуществлен не был, так как в следующем же, 1897

году Россия получила от Китая в аренду на двадцать пять лет незамерзающую порт-артурскую гавань, в проект Макарова под этим предлогом был похоронен в министерских папках.

Макаров прекрасно понимал, что к войне следует готовиться заранее, систематически и основательно, он хорошо знал, что готовить флот в тот момент, когда он потребуется для решительных боевых действий, будет поздно. К тому же русский флот, по мысли Макарова, требовал коренной реорганизации. Подготовка и обучение личного состава, так же как и постройка боевых кораблей должны производиться исподволь. Он полностью хотел осуществить девиз Суворова: «Тяжело в ученье — легко в бою». «Помни войну», — настойчиво твердил Макаров. Говоря о войне вообще, Макаров имел в виду прежде всего неизбежную войну с Японией, к которой и рекомендовал тщательно готовиться.

По окончании трехлетнего плавания на «Витязе» Макаров представил в морское министерство подробный отчет. Как обычно у Макарова, отчет представлял собой не сухой перечень событий дня, подобно вахтенному журналу, а описание событий с подытоживанием результатов, замечаниями и выводами по всем отраслям судовой службы. К отчету были приложены сделанные Макаровым многочисленные фотоснимки. На некоторых из них показана работа матросов на реях в момент постановки и уборки парусов.

Поражает обилие конкретных предложений, высказанных Макаровым в отчете: о системе нумерации всех предметов на корабле, о высадке корабельного десанта, о постановке якорных мин с корабля, о подготовке корабля к бою, о работе машин, о пригонке различных частей машин, о двойном и тройном расширении пара, о быстром подъеме пара, об устройстве боевых угольных ям, о непотопляемости, о водяном балласте, о парусиновом охладителе, об опреснении воды, о паровом судовом катере, о ванной для кочегаров, о приготовлении вкусных щей и выпечке хлеба и т. д. Вся практика военно-морской службы собрана здесь!

Все это были темы, конечно, практического порядка. Но в каждую из них, включая инструкцию о двойном и тройном расширении пара, Макаров вносил что-нибудь свое, оригинальное.

Во время длительного перехода Индийским океаном некоторые продукты стали портиться. Обстоятельство это заставило Макарова задуматься над вопросом, каким образом, не имея на корабле ни льда, ни рефрижератора, понизить температуру в продуктовой камере. После некоторых

размышлений Макаров предложил следующий остроумный проект. Парусиновый мешок в виде усеченного конуса, высотою в 2,5 метра, был подвешен на небольшую стрелу, установленную на полубаке, и соединен с цистерной, в которую поступала опресненная вода. Просачиваясь через парусину, вода, конечно, смачивала ее. Под действием ветра смоченная поверхность мешка охлаждалась, охлаждая, в свою очередь, находившуюся в конусе воду. Охлажденная таким образом вода через вделанный в мешок кран выпускалась в особый чан, а оттуда по системе пресноводных трубок поступала в особые водяные цистерны, установленные в камере хранения продуктов. В результате этих хитроумных приспособлений температура в камере становилась ниже температуры наружного воздуха.

Главные принципы всех макаровских изобретений и предложений: упрощение, механизация и извлечение максимальной пользы. Приготовить, взвесить и продумать все заранее, чтобы в нужный момент действовать вполне уверенно, без малейших колебаний и замешательства, — вот к чему стремился, чему учил и что осуществлял на практике Макаров. Его корабль во время учений, маневров и тревог превращался в идеально четкий, безотказно действующий по расписанию механизм. Все было занумеровано: на орудиях, котлах, трубах, кранах, цистернах, шпангоутах, отсеках на видном месте были написаны их номера. На корабле у Макарова никогда не бывало ни путаницы, ни бестолковщины, ни суетливой беготни.

На редком военном корабле можно было встретить такую дисциплину и порядок, как на тех кораблях, которыми командовал Макаров.

Но если Макаров много требовал от матросов, то и заботился он о них по-настоящему. Особое внимание он уделял вопросам питания. Макаров никогда не садился за стол, не отведав сначала матросской пищи, он зорко следил, чтобы еда была не только обильна и питательна, но и вкусна. Макаров справедливо утверждал, что вкусная пища влияет на хорошее настроение команды. Кто виноват, если матросы получают невкусный обед? Разумеется, кок, — отвечал Макаров. «От уменья кока зависит как вкус, так и питательность приготовляемой для команды пищи», — говорит он.

Для кока «Витязя» Макаров сам написал специальную инструкцию, в которой объяснялось, как надо готовить щи, поджаривать мясо, поддерживать огонь в камбузной плите. Но Макаров понимал, что полностью винить в плохой или невкусной пище кока было бы несправедливо, так как очень часто на кораблях значительная часть продуктов разворовывалась

хозяйственниками корабля. Макаров беспощадно боролся с хищениями, и на тех судах, которыми он командовал, воровства не было.

В те времена редкое кругосветное плавание обходилось вполне благополучно. Случались посадки на мель, всевозможные аварии, кончавшиеся смертью или увечьем матросов. На «Витязе» таких случаев не было. В черном списке плавания за три года значатся лишь три смерти от болезней, да во время сильнейшего шторма в Охотском море были потеряны катер и шлюпка.

«Щегольской вид судна и команды, быстрота и отчетливость всех маневров, производившихся на корвете „Витязь“ после его возвращения из плавания, служили наглядным доказательством, что научные наблюдения не были помехой для строевой службы, а лишь расширили кругозор офицеров, внося новый, облагораживающий интерес в их службу», — писал о возвратившемся в Петербург «Витязе» Ф. Ф. Врангель.

За плавание на «Витязе» Макаров получил чин контр-адмирала. Раннее производство увеличило число завистников и недоброжелателей Степана Осиповича. В высших морских кругах все чаще и чаще Макарова стали называть «выскочкой», «мужиком», но передовые люди флота с восторгом произносили его имя, и оно приобретало все большую популярность на родине и за рубежом.

21 апреля 1891 года, в день пятой годовщины подъема флага на «Витязе», у Макарова состоялся товарищеский обед, на котором сослуживцы по плаванию поднесли своему бывшему командиру жетон и решили ежегодно отмечать этот памятный день. Отправляясь в плавание на «Витязе», Макаров сделал такую запись в своем дневнике: «Дело командира составить имя своему судну и заставить всех офицеров полюбить его и считать несравненно выше других судов». Слова эти оправдались полностью.

ВОСПИТАТЕЛЬ МОРЯКОВ

«Надо, чтобы каждый знал, что с выходом из школы учение не оканчивается и что всю свою службу офицер, не желающий идти назад, должен учиться и работать».

С. О. Макаров

Представляют большой интерес формы и методы, с помощью которых Макаров заинтересовывал моряков и прививал им любовь к своему кораблю, к морской службе, к морю и флоту. Степан Осипович был замечательным учителем и воспитателем молодых моряков-офицеров и матросов. Вся его многогранная кипучая деятельность была проникнута заботой о повышении боевой мощи родного флота, усовершенствовании всех его боевых средств и обучении и воспитании моряков в духе героических традиций русского флота. Люди, всесторонне подготовленные к любому действию как в боевой, так и в мирной обстановке, по мнению Макарова, и есть то главное, без чего невозможен успех на флоте. Неустанное учение, упражнения, маневры и тренировка в любую погоду, в обстановке, максимально приближенной к боевой, — вот что в течение всей своей жизни с замечательным искусством осуществлял Макаров и в чем он достиг огромных успехов. Он был очень требователен и строг и часто повторял, что никогда нельзя удовлетворяться достигнутым, а нужно идти вперед, учиться и совершенствовать свои знания, и делать это не только для себя, но и для других, делясь своим опытом с менее знающими. Только при этих условиях, при слаженной и дружной работе всего личного состава корабля в целом, можно рассчитывать на прочный успех при любых действиях на море.

Плавать и учиться, одновременно заботясь о повышении боевых качеств корабля, — вот основное, чему учил адмирал Макаров и что он завещал грядущим поколениям моряков. Он неоднократно указывал, что полная уверенность в своих действиях, хладнокровие и ясность мысли — качества, необходимые для моряка. Сама морская служба, пребывание в условиях непостоянной и полной неожиданностей стихии, представляет множество случаев упражнять свою находчивость, изобретательность и энергию. Умей только воспользоваться!

Макаров жил общей жизнью со всем экипажем корабля, был общителен, внимателен к каждому своему подчиненному. Его

деятельность, энергия и интерес к делу, которому он был предан всей душой, всегда служили примером для команды. Служба под начальством Макарова являлась для многих моряков в полном смысле практической школой мореплавания.

В 1896 году Макаров плавал в Балтийском море на эскадренном броненосце «Петр Великий» в качестве флагмана Практической эскадры. Это было одно из тех плаваний, в котором во всем блеске развернулись его способности наставника и воспитателя моряков. Оно велось настолько поучительно и все занятия были организованы Макаровым столь тщательно, что, без сомнения всякий участник кампании за это лето получил больше опыта, чем за несколько предыдущих кампаний.

На корабле Макарова ни одной минуты не терялось зря. Артиллерийские стрельбы сменялись минными атаками, постановкой мин заграждения, испытанием различных способов освещения. После короткого отдыха устраивались шлюпочные состязания на призы, устанавливаемые особым арбитражем с Макаровым во главе. После гонок следовал час испытания всевозможных рационализаторско-техничесиих предложений судовых изобретателей: офицеров и матросов, работавших в большинстве по заданным Макаровым темам. Затем начинались инспекторские смотры, экзамены команд и т. д. Все это, чередуясь одно с другим, хотя и требовало много труда и напряженного внимания, но не утомляло и не казалось скучным, так как давало много нового, будило мысль и вносило повсюду оживление и бодрость. К тому же, оставаясь всегда спокойным, адмирал никого не торопил и не нервировал. Все работали без принуждения, охотно и очень много, работали с удовольствием.

Макаров часто говорил: «В плавании не следует пропускать ни одного случая попрактиковаться в упражнениях, полезных в боевом отношении, но случаи эти часто пропускаются», или: «То, что офицер будет требовать от своих подчиненных, он обязан безукоризненно выполнять сам; учась сам, он должен учить и воспитывать других», «нет общих мерок для всех и каждого; прежде всего необходимо изучить способности и индивидуальность своего подчиненного, а уже после этого повести работу с ним».

Макаров настойчиво внушал офицерам мысль о необходимости знать во всех деталях свой корабль, все его особенности и управление им как в нормальных условиях, так и при аварии или повреждении в бою. Макаров всячески подчеркивал важность предварительного овладения на практике всеми методами и средствами исправления полученных кораблем повреждений. Он имел в виду именно это, когда писал: «Люди, не

практиковавшиеся в деле, действительно не могут принять мер; если же люди практикуются, то в критическую минуту они в состоянии с необычайной быстротой сделать весьма многое»[88]. Если смотры и парады не обходятся без репетиций, иронизировал Макаров, то как же можно допустить, что в таких сложных условиях, как исправление повреждений, полученных в бою, можно обойтись без предварительной тренировки[89].

Во все время плавания Макаров ни на минуту не забывал о назначении практической эскадры. Он неустанно учил личный состав тому, что необходимо будет знать и делать, если грянет война, или корабль в мирных условиях попадет в беду.

Ежедневно адмирал приглашал к себе в роскошно отделанный адмиральский салон, находившийся в кормовой части броненосца, одного из офицеров. Беседа протекала за обеденным столом, не отличавшимся изысканностью блюд, но неизменно, вплоть до глубокой осени украшенном цветами. Здесь в несколько интимной обстановке, с глазу на глаз с подчиненным, флотоводец-адмирал, запросто, по-отечески беседуя с молодым мичманом, например, о том, как сегодня утром на гонках он не совсем удачно управлял катером или ничем себя не проявил во время стрельбы по движущейся мишени, давал ему ценные советы, разъясняя, как необходимо действовать впредь. Беседа, касавшаяся зачастую и многих других вопросов, давала возможность адмиралу составить полное представление о своем подчиненном.

После обеда, если не было ничего срочного, желающие могли отдыхать, но сам Макаров во время кампании редко пользовался этим правом в дневные часы. Он или принимался за отделку очередной статьи для журнала, или приглашал своего флаг-офицера и диктовал ему очередную главу своей «Тактики», для работы над которой находил время даже в плавании.

Иногда, чаще всего это бывало по субботам, Макаров вызывал одного из мичманов и говорил, что не худо бы, после недели усиленных трудов, поразвлечься. Это означало, что нужно устроить своими силами концерт. Концерт, к большому удовольствию матросов, устраивался обычно в нижней батарейной палубе, а иногда и на открытом воздухе. Участниками были сами матросы: солисты-певцы, балалаечники, гармонисты и танцоры, выступал и хор. Непременным посетителем концертов был сам адмирал.

Некоторые учения, проводившиеся Макаровым в эту кампанию, поражали смелостью приемов. Так, во время практических стрельб на ходу, по движущейся мишени, помещенной между двумя броненосцами, промежуток между

ними был настолько мал, что это вызвало удивление одного артиллерийского офицера, посетившего как-то броненосец. Он заметил Макарову:

— Такая стрельба даже мне, специалисту в этом деле, в диковинку. Я думаю, что сухопутные войска при боевой стрельбе с маневрированием никогда бы не решились на подобные вещи!

— Разумная смелость предпринимает дела трудные, но не покушается на невозможные, — отвечал Макаров своим любимым афоризмом.

В описываемое плавание Макаров усиленно внедрял на флоте разработанную им чрезвычайно легкую и удобную для усвоения систему сигнализации флажками. Одним из лучших сигнальщиков на «Петре Великом» был, несомненно, сам адмирал. Почти все на его эскадре умели более или менее хорошо сигналить. Но были и отстающие, не спешившие овладеть искусством быстрой и четкой работы с флажками. Обстоятельство это не укрылось от зоркого глаза флагмана, решившего самолично проверить сигнализационный уровень своих подчиненных. «Сигнало-производство дневное и ночное должно, по нашему мнению, войти в курс морской практики и не только изучаться… но и всесторонне разрабатываться», — писал Макаров в своей «Тактике». Пятьдесят шесть сигналов в минуту — вот та норма, которую Макаров требовал от хорошего сигнальщика. Преимущества флажной сигнализации были настолько очевидны, что Макаров задался целью обучить семафору возможно большее число моряков на эскадре.

— А ну-ка пожалуйте сюда, господин мичман, — подзывал Макаров проходившего мимо офицера.

— Что прикажете, ваше превосходительство? — подлетал тот.

— Свободны?

— Так точно, ваше превосходительство.

— Так вот что… возьмите эти два флажка… — Макаров вытаскивал из необъятных карманов своего адмиральского сюртука два сигнальных флажка и подавал их мичману. — Вы, вот, станете сюда, а я… — и адмирал отправлялся в дальний конец броненосца.

Начиналось любопытное состязание адмирала с мичманом на скорость передачи друг другу сигналов.

— Отлично сигналите, хвалю! — говорил довольный Макаров мичману по окончании состязания, принимая от него флажки. — Научились, а теперь поучите и других, вот как со мной сейчас упражнялись… Еще много есть у нас на корабле отстающих.

Но иногда следовали и другие отзывы, например: «Разбираете сигналы быстро, а отвечаете медленно, что-то в голове, видно,

заедает». Порою же адмирал решительно оставался недоволен.

— Слабина, батенька, совсем слабина, — говорил он. — Никуда не годится! Этак в нужный момент вы рискуете и совсем без языка остаться. Надо поупражняться. Ежедневно упражняйтесь по полчаса с лейтенантом таким-то. Через три недели проверю.

И после подобного педагогического воздействия недели через три-четыре на корабле, кроме священника и врача, не оставалось ни одного человека, не овладевшего в совершенстве искусством сигнализирования.

Макаров всегда стремился, как он сам говорил, учить не рассказом, а показом. Всякое объяснение он старался сделать максимально наглядным и понятным, продемонстрировать все так, как происходит «на самом деле». Вот почему он пользовался решительно каждой возможностью, чтобы извлечь полезный для моряков урок на случай, если с кораблем и «на самом деле» приключится какое-нибудь происшествие или катастрофа. Ярким примером этого является случай с броненосцем «Гангут», входившим в отряд Макарова во время кампании 1896 года, в котором в полной мере проявилась замечательная распорядительность самого Макарова. «Гангут» вблизи финских шхер наскочил на подводный камень, получив настолько серьезную пробоину, что вода стала заливать корпус и уже подходила к самым топкам. Вместе с группой моряков с «Петра Великого» Макаров немедленно прибыл к месту катастрофы. Он использовал все возможные средства, чтобы спасти броненосец, вызвал из Кронштадта и Ревеля спасательные портовые суда для откачивания воды, заготовил плоты из огромных бревен, которые должны были поддерживать «Гангут». С одного из кораблей морского корпуса, стоявших вблизи учебного отряда Макарова, он взял огромный парус, изготовил из него пластырь и, ознакомившись с чертежами «Гангута», чтобы нагляднее представить себе, куда нужно подвести пластырь, подробно объяснил группе офицеров, каков именно характер полученных кораблем повреждений и что необходимо предпринять, чтобы его спасти. Макаров напоминал в эти минуты знаменитого профессора, читающего у постели тяжело больного лекцию студентам.

Командир и личный состав «Гангута», приободренные примером Макарова, удесятерили свои силы, и работы пошли как «по маслу». Корабль был опасен: огромная пробоина была затянута пластырем, и «Гангут» самостоятельно дошел до Кронштадта, где и встал в док. Один из очевидцев происшествия, наблюдавший спасательные работы от начала до конца, справедливо заметил, что из несчастного случая с кораблем

получилось интересное и поучительное «упражнение».

Иной раз умение Макарова вовремя подбодрить людей и внушить им веру в собственные силы производило, даже в наиболее тяжелых положениях, эффект необыкновенный. Вот пример. Вскоре после описанного происшествия с «Гангутом» миноносец из отряда Макарова ночью в туманную погоду наскочил на камни. Случай был тяжелый. К тому же, по всем признакам, ожидалась свежая погода, и миноносец могло разбить о камни. Спасать корабль отправился с двумя броненосцами сам адмирал. В помощь он вытребовал из Ревеля портовый пароход «Могучий», имевший мощные водоотливные средства.

Свежело. Разрезая волну, к миноносцу под контр-адмиральским флагом быстро подходил катер. Уже издали заметил Макаров, что спасательные работы ведутся на корабле вяло. На палубе его встретил командир, молодой лейтенант. Растерянное лицо его выражало беспокойство, унылыми были и лица матросов, казалось, потерявших веру в свои силы. Видя, что положение и в самом деле серьезно, Макаров слегка нахмурился, но уже в следующее мгновение лицо его приняло, как всегда, энергичное, бодрое выражение. Чувствовалось, что Степан Осипович что-то придумал.

Выслушав рапорт командира, ожидавшего получить адмиральский выговор, Макаров, пожимая ему руку, произнес с улыбкой:

— А вы, батенька, совершенно напрасно раньше времени, как вижу, нос повесили. Дело, мне кажется, очень даже поправимое. С кем и чего только не бывает на море! Виноваты вы разве, что туман сбил вас с толку, а места эти еще плохо исследованы… Ну-с, а теперь живо, все как один, за работу. Мои молодцы вам также помогут… Готовьте заводить тросы… Давайте сюда боцмана!

И пошла работа! Заулыбались люди, куда девались сомнения и неуверенность. Все трудились с необычайной энергией, позабыты были и усталость, и сон, и отдых. Особенно отличался командир, вихрем летал он по кораблю, казалось, что для него не существовало теперь никаких препятствий. Был доволен и Макаров. К вечеру при громовом «ура» миноносец общими усилиями был снят с камней. В ночь разразился шторм, а на утро командир миноносца был вызван к адмиралу. Когда он уходил от него, то по его смущенному виду и багровому лицу можно было заключить, что он получил изрядную головомойку. Но этим все и ограничилось.

В те времена тарану, как боевому средству нападения, придавали немалое значение; в своей «Тактике» Макаров даже посвятил тарану особую главу. Будучи флагманом Практической

эскадры, он, естественно, хотел попрактиковать моряков и в искусстве нанесения противнику таранных ударов. «А то, когда нужно будет, то, пожалуй, и не смогут этого сделать», — говорил Макаров[90]. Но как обеспечить подобное учение, не идти же броненосцу на броненосец? Впрочем, выход вскоре был найден. Купили большую финскую лайбу, поставили на ней паруса, поправили руль и пустили по ветру. Началось учение, причем каждый корабль эскадры по очереди таранил лайбу в заранее определенное место. Вскоре от лайбы остались одни лишь щепки.

Производя смотр эскадрам, Макаров часто прибегал к затоплению отдельных отсеков корабля, чтобы убедиться в водонепроницаемости переборок и их прочности, и попутно узнать, сколько времени займет вся эта процедура. На опробование собиралось обычно множество офицеров, и адмирал лично давал обстоятельные объяснения, обращая внимание присутствующих на все подробности производимого испытания. Однажды Макаров решил испытать прочность переборок на «Петре Великом», для чего приказал заполнить водой один из отсеков. Были пущены в ход пожарные помпы, но наполнение шло очень медленно.

— Скоро ли они там справятся? — в нетерпении заметил адмирал. — Вероятно помпы не в порядке.

— Никак нет. Помпы в порядке, ваше превосходительство. Но надо открыть кингстон, — уверенно заявил трюмный механик, молодой человек, совершавший первое плавание на военном корабле.

— Вы же знаете, что этого сделать нельзя.

— Нет, можно! — возражал механик.

— Ах, если так, то немедленно же отправляйтесь в трюм и сами откройте кингстон.

Козырнув, механик быстро отправился выполнять приказание.

— Вы сейчас увидите, господа, в каком виде он вернется, — обратился Макаров к офицерам и засмеялся. — Только крысы чувствуют себя свободно в междудонном пространстве, а человеку беда там. На себе испытал: две грыжи заработал!

И в самом деле, через некоторое время механик вернулся сильно сконфуженный. Весь испачканный какой-то липкой грязью, с оторванными на тужурке пуговицами, с исцарапанным лицом, он имел самый жалкий вид.

— Ничего себе! — заметил Макаров. — Совсем как из преисподней. Ну, что же, открыли кингстон?

— Никак нет, ваше превосходительство.

— А еще спорите, — грозно сверкнув глазами, произнес

Макаров и, повысив голос, добавил: — и дела своего не знаете! Приказываю вам завтра же обойти или, вернее, облазить все междудонные пространства и подробно доложить мне.

Ничем, кажется, нельзя было так досадить Макарову, как самоуверенным невежеством, явлением весьма нередким среди офицеров в то время. Не терпел он также нарушителей судовой дисциплины. Кто бы ни были последние, Макаров, невзирая на их чины и годы, поступал с ними подчас весьма круто, без всяких церемоний. Вот характерный случай. Летом 1886 года Макаров, стоя на мостике корвета «Витязь», вел его морским каналом из Петербурга в Кронштадт. Вдруг корабль совершенно неожиданно, на полном ходу, резко метнулся в сторону и стал наваливаться на гранитную стенку. Макаров не растерялся, подбежал к штурвалу, и когда всего лишь 5-6 футов отделяли корвет от стенки, искусным маневром отвел корабль в сторону, на середину фарватера. Дав малый ход, Макаров послал матроса в машинное отделение узнать, в чем дело. Посланный сообщил, что старший механик распорядился остановить правую машину. Макаров вызвал механика.

— Как вы осмелились остановить машину без команды с вахты? — строго спросил Макаров механика.

— Бугель эксцентрика стал нагреваться.

— Бугель эксцентрика, говорите вы? — гневно переспросил Макаров.

— Ломайте машину, разрушайте ее, но без команды с вахты не смейте ее останавливать! Вы этим можете погубить корабль. Я вас списываю, так как не могу иметь к вам отныне доверия. — И затем, обращаясь к старшему офицеру, добавил:

— Арестуйте старшего механика с приставлением часового, а по приходе в Кронштадт доставьте его на берег.

Малейший повод, например, падение фуражки в море, служил Макарову предлогом для выполнения нужного упражнения, в данном случае для подачи тревожного сигнала: «Человек за бортом». И корабль ложился в дрейф, со всей поспешностью спускались шлюпки, и моряки отправлялись разыскивать и «спасать» фуражку или какой-нибудь другой случайно упавший в воду предмет, отыскивать который среди волн было подчас задачей далеко не легкой. В итоге выходило интересное и полезное упражнение.

И подобных, часто курьезных примеров было множество. Разумеется, Макаров, как это бывает с каждым, иногда ошибался, допускал мелкие оплошности. Но случалось это очень редко.

Как-то в бурную погоду, когда «Петра Великого» заливало водой и вспененные волны перекатывались через палубу,

Макаров, надев дождевик, поднялся в верхнюю рубку и сам повел корабль. Во время шторма он чувствовал в себе особый прилив энергии. У руля стоял матрос Зарин, опытнейший на корабле моряк. Он служил на флоте двадцать пять лет и еще в 1872 году на клипере «Изумруд» ходил на новую Гвинею за Миклухо-Маклаем. Последние двадцать лет он плавал на «Петре Великом». Старый, весь сморщенный как печеное яблоко, почерневший от штормов и ветров, с большой серьгой в ухе, Зарин, несмотря на ворчливость и несдержанный язык, был уважаем и любим на корабле.

— Лево на борт, — командовал Макаров.

— Есть лево на борт, — отвечал Зарин.

— Так держать.

— Есть так держать.

— Вправо не катись.

— Есть вправо не катись.

Однако последнее распоряжение было отдано не совсем правильно, и в совершенстве знавший все особенности своего корабля Зарин не выполнил этого приказания и сделал по-своему. Макаров тотчас заметил это, но, догадавшись в чем дело, ничего не сказал, а лишь переглянулся с командиром и шепнул ему улыбаясь:

— А ведь перехитрил меня. Не проведешь старого! И дисциплину соблюл и корабль оставил на румбе. Вот это настоящая морская гибкость!

А когда вахта окончилась, Макаров обратился к рулевому:

— Озяб, поди, Зарин! Сходи вниз и скажи баталеру, что я приказал выдать тебе чарку водки. Выпьешь за мое здоровье.

— Покорнейше благодарю, ваше превосходительство, — отвечал Зарин, и улыбка скользнула по его лицу.

А вот другой случай.

Однажды Макаров руководил учением эскадры. Все шло отлично, и Макаров был удовлетворен вполне. Но вот адмирал, решив повести эскадру в кильватерной колонне, приказал дать сигнал. Незначительная, вполне очевидная ошибка, происшедшая в сигнале, была замечена всеми командирами, но они пренебрегли ею и построили корабли в кильватерную колонну. Лишь один командир, несмотря на построение всей эскадры, педантично выполнил ошибочное распоряжение, что испортило всю картину. Формально командир был прав, но никто бы не сказал, что он поступил умно. Увидев беспорядок, Макаров разозлился, но вынужден был повторить сигнал правильно.

— У моряка, — часто говорил Макаров, — должен быть очень зоркий морской глаз, не только зоркий, но и опытный в

определении расстояний на море. Он должен уметь на глаз правильно оценивать положение своего корабля и эскадры относительно чужих судов и берегов. Это очень, очень важно, и надо приучать себя разбираться в морских расстояниях.

О том, насколько зоркий глаз был у самого Макарова, видно из следующего интересного случая, происшедшего все на том же «Петре Великом» в кампании 1896 года. Как-то во время маневрирования на Тронгзундском рейде «Петр Великий», точно придерживаясь карты и проходя на надлежащем расстоянии от вех, задел днищем за подводный камень. Все обошлось благополучно, корабль лишь слегка царапнул по камню и, не задержавшись, проскочил далее. Такой случай не мог, конечно, пройти мимо внимания Макарова. Ведь случись это с кораблем, который имел бы более глубокую осадку, последствия были бы самые печальные. Следовало определить, правильно ли проложен курс корабля относительно вехи. В момент, когда корабль коснулся камня, Макаров находился на мостике, рядом стояли командир, старший офицер и старший штурман. Он тотчас спросил их, каково расстояние от камня до вехи. По общему мнению, расстояние не должно было превышать 25-30 саженей. Это означало, что курс был взят неправильно.

— Расстояние в три раза больше, во всяком случае не менее 75 саженей, — уверенно произнес Макаров. — Курс был проложен правильно. Не могу допустить такой ошибки!

Адмиралу никто не возражал, но каждый в глубине души сильно сомневался в правильности его утверждения. Чтобы предупредить возможность аварии в будущем, Макаров приказал во что бы то ни стало разыскать камень. Поиски велись на расстоянии 75 саженей от вехи, как определил Макаров. Два дня бились водолазы и, наконец, нашли камень на расстоянии 80 саженей от вехи. Макаров ошибся всего на 5 саженей. У опасного места он приказал тотчас же установить веху.

Макарову принадлежит множество различных афоризмов, метких замечаний и сжато сформулированных наставлений, имевших большое воспитательное значение для его подчиненных и окружающих. Так, перефразировав несколько Гете, он говорил: «Проводи каждый день так, как если бы это была вся твоя жизнь». Это означало у Макарова: будь всегда деятелен и веди полную смысла жизнь, не забывай ни на мгновение, что ты живешь, не превращай свою жизнь, по примеру многих, в тягучую дорогу к смерти, борись с леностью телесной, умственной и с душевным разгильдяйством, не разбрасывай на ветер своих способностей и пуще всего цени время.

К этим советам из области житейской мудрости Макаров

присоединял поучения специально для моряков. Живи заветами своих великих предков, говорил он, изучай деяния обессмертивших свое имя мореплавателей и полководцев. Учись непрерывно в течение всей своей жизни, учись сам и учи других. Учись сам помочь себе во всех делах и случаях. Все, что ты будешь требовать от своих подчиненных, ты должен уметь безукоризненно выполнять сам, иначе нельзя будет правильно руководить и командовать ими. Ты должен хорошо знать каждого своего подчиненного, памятуя, что люди не бараны, и у каждого есть свои особенности и склонности к тому или иному делу, в соответствии с чем ты должен с них спрашивать и распределять обязанности по специальности. «…Люди так различны по складу своего ума и характера, — писал Макаров, — что один и тот же совет не годится для двух различных лиц. Одного следует удерживать, другого надо поощрять и лишь обоим следует не мешать»[91]. Строгость, говорил Макаров, существует лишь для тех, кто не выполняет своего долга.

Макаров предостерегал от поверхностного отношения к делу и учению, он говорил: не надо гоняться за многознайством, лучше изучить одно дело, но изучить основательно и во всех деталях и отношениях к другому делу, тогда попутно приобретешь познания и о многом другом. Полузнание, по большей части, хуже невежества. Недоучки и полузнайки — самые вредные люди. Тот, кто не желает учиться, не только будет идти назад, но и будет бит.

Воспитывай своих учеников и подчиненных в духе патриотизма, самопожертвования и дисциплины. Не расхолаживай людей своим педантизмом и сухим, бездушным отношением, особенно молодежь, увлекающуюся и чуткую ко всему новому и прогрессивному.

«Дело духовной жизни корабля есть дело самой первостепенной важности, и каждый из служащих, начиная от адмирала и кончая матросом, имеет в нем долю участия»[92].

Таковы взгляды Макарова на воспитание моряков. В различных работах о Макарове часто приводится много и других его замечательно точных и метких высказываний по самым разнообразным вопросам обучения и воспитания военных моряков. Его авторитет в этой области бесспорен. Однако необходимо все же помнить о социальном и официальном положении Макарова, о буржуазной ограниченности многих его взглядов, не позволявших ему с должной глубиной осознать и разобраться, например, в психологии рядового матроса, любившего родину, но не любившего царя и его приближенных.

Макаров на первый план выдвигал задачу воспитания таких

моряков, которые являлись бы послушным оружием в руках господствующего класса, к которому он и сам принадлежал. Образованию же он придавал лишь второстепенное значение, что вполне соответствовало официальным взглядам того времени, согласно которым темнота и невежество, отрыв от политики являлись гарантией сохранения существующего порядка.

Необходимо добавить также, что Макаров, в силу вышеуказанных причин, разделял иногда и просто неправильные, реакционные взгляды. Например, он был сторонником так называемых вечных и неизменных моральных устоев, понимая под этими устоями верное служение господствующему классу.

Есть у Макарова немало высказываний, которые говорят о том, что он стоял на позициях идеализма. Так, в одной из глав своей «Тактики», говоря о том, что каждый моряк должен освоиться с мыслью: «погибнуть с честью», Макаров высказывает такие соображения: «Каждый военный человек действительно должен воспитать в себе сознание того, что ему придется пожертвовать свою жизнь. Когда он подумает об этом серьезно в первый раз, то, вероятно, побледнеет и почувствует, как кровь в нем начинает стыть. На второй раз эта мысль не произведет уже на него столь тяжелого впечатления, а впоследствии он так с ней свыкнется, что она ему будет казаться родной и даже заманчивой»[93].

С последним утверждением Макарова никак нельзя согласиться. Заманчивой смерть может казаться лишь человеку безнадежно больному. Молодому, здоровому человеку смерть не может показаться заманчивой. И если он, защищая родину, отдает свою жизнь, то делает это вовсе не потому, что заранее приучил себя к мысли обязательно умереть на войне и уже внутренне обрек себя на гибель, а потому, что так повелевает ему долг.

Большой интерес представляют взгляды и замечания Макарова по вопросу воспитания воли, почти полностью совпадающие с современной советской педагогической наукой, уделяющей много внимания развитию высоких волевых качеств. Особенно ценен в вопросе волевого самовоспитания личный жизненный опыт самого Макарова, с юных лет тренировавшего себя в совершении волевых действий и поступков. В своей «Тактике» Макаров приводит много исторических примеров и анализирует различные случаи, когда моряку приходится принимать то или иное решение. От общих соображений он переходит к специальным темам, к приложению теории к практике, к специальной «военной» психологии.

В момент, когда большинство современников Макарова отрицало возможность культуры воли и перевоспитания

характера, Степан Осипович уверенно утверждал и доказывал, что всякий нормальный человек при желании (не без труда, конечно) может добиться удивительных результатов в деле воспитания в себе твердой воли. Никто не приносит обществу, говорил Макаров, такой пользы, как люди с твердым характером и сильной волей, направленной на общеполезное дело. Человек редко вступает в жизнь с уже сформировавшейся сильной волей, но он может воспитать ее в себе, ибо человеческий характер отнюдь не представляет собою нечто незыблемое, врожденное и складывается под влиянием тех или иных внешних причин и условий. Самое лучшее средство воспитания характера — это труд, работа, дело, стремление достигнуть поставленной перед собою цели. Человек активный, деятельный будет всегда испытывать меньше колебаний и неуверенности, чем человек, плывущий по течению, с пассивным характером. «Люди с большим самообладанием могут сделать чудеса, тогда как слабая воля исполнителей и недостаток настойчивости в значительной степени убавят результат»[94].

Или: «Факт, что человек может развить в себе волю, не подлежит сомнению, и ввиду ее громадного значения как в жизни отдельного человека, так и целых обществ на воспитание воли следует обращать больше внимания, чем это делают теперь, хотя бы в этом направлении, ввиду недостаточных научных данных, каждому, работая над собой, приходилось бы идти ощупью»[95].

«Наука, — считал Макаров, — не может дать точных наставлений каждому отдельно, как воспитать свою волю, но научные факты несомненно свидетельствуют, что воля может быть развита до высшего предела, до совершенного покорения чувства самосохранения»[96].

Высказывания Макарова о воспитании воли имеют высокое воспитательное значение. И в самом деле, возможен ли успех в бою при отсутствии высоких волевых качеств, направленных на преодоление различного рода затруднений?

Возражая скептикам, отрицавшим возможность воспитания воли и твердившим: «Что написано на роду, с тем в могилу и сойду», Макаров говорил: «Исправиться никогда не поздно!» Способность человека владеть собой, сознательно управлять своими чувствами, поступками в любой обстановке совершенно необходима воину. Обладающий этими качествами моряк, не лишенный к тому же инициативы, учтет в бою малейшие изменения в создавшейся обстановке, примет новые решения и без малейших колебаний выполнит их.

В своем труде Макаров на ярких примерах из боевой практики флота показывает, как выдержка, спокойствие и

хладнокровие, проявленные моряками в решительные минуты, обеспечивали во многих случаях полный успех.

Одна из глав «Тактики» посвящена самообразованию и самовоспитанию моряка. «Человек, окончивший школьное образование, должен вступить в жизнь с сознанием, что он еще ничего не знает и не имеет никакого военного воспитания и что его познакомили лишь с программой знаний и показали рамки, в которые должна вложиться его личность в смысле воспитания, но и то и другое ему придется достигнуть самому…», — начинает Макаров главу, имеющую не только военное, но и общепедагогическое значение.

Важнейшим средством работы молодого человека над собой служит самообразование, в частности чтение. Но что и как следует читать? «Наш совет молодому человеку, — говорил Макаров, — читать побольше оригинальных сочинений. Изучению истории все великие люди придавали большое значение». Чтение не только обогащает познаниями, но и показывает идеалы, к которым надо стремиться. Однако, читая, надо изучать не только общие черты, но и исследовать все подробности, чтобы вникнуть в связь вещей.

Одним чтением ограничиться, конечно, нельзя. Дополнением к нему служат жизненный опыт, из которого должно извлекать для себя полезные указания, и размышления. Без вдумчивого отношения ко всему виденному, слышанному и прочитанному человек утрачивает свое главное достоинство перед всем окружающим его неодушевленным миром — способность мыслить.

В доказательство Макаров приводит следующий пример. Как-то адмирал М. П. Лазарев неодобрительно отозвался об одном малоспособном офицере. Присутствующие, в оправдание офицера, заметили, что ведь он много плавал и поэтому все же приобрел большой опыт. Указывая на свой сундук, Лазарев произнес: «Вот этот сундук сделал со мной три кругосветных плавания, но так сундуком и остался».

Воспитание моряка должно протекать, конечно, на море, поэтому обучению личного состава в плавании Макаров уделяет в своей книге большое место.

«Надо уметь не находить затруднений» — так называется одна из глав «Тактики». Автор обращается в ней к молодежи, начинающей службу во флоте, советуя молодому члену экипажа корабля: следуй примеру своего командира и научись не находить ни в каком деле затруднений. «Если молодой человек, получив приказание, начнет находить затруднения, это значит, что он или не служил у хорошего командира или, служа у него,

не старался чему-либо научиться. Человек, который, получив приказание, говорит о затруднениях, стоит на ложном пути, и чем скорее его направят на путь истинный, тем лучше!» Плохо, если получивший приказание начнет сомневаться в возможности его выполнения. Вот почему в военном деле так важна четкость и продуманность распоряжений. Отмена распоряжения порождает в исполнителе неуверенность и сомнение в целесообразности самого распоряжения.

Макаров в сущности сам был самородок-самоучка. Учеба в Николаевском штурманском училище много дать ему не могла. А между тем благодаря своей любознательности, замечательной способности черпать всякого рода сведения решительно отовсюду Макаров вышел оттуда достаточно образованным, чтобы быть зачисленным в гардемарины. На этом, собственно, его официальное образование и закончилось. Всю остальную жизнь он учился сам, вполне самостоятельно, и его знания выходили далеко за пределы специальных военно-морских. Превосходная память помогала ему без труда запоминать нескончаемые вереницы фактов и уметь ориентироваться среди этих фактов. Во всех решительно областях знания, с которыми Макарову приходилось сталкиваться, он в короткое время становился не только специалистом, но и учителем.

Как он успевал следить за всем, чтобы быть на уровне современных ему знаний, Макаров рассказал сам.

Это было в ноябре 1894 года. На банкете в честь Степана Осиповича, покидавшего пост главного инспектора артиллерии, произносилось много речей и тостов Но вот поднялся он сам и обратился к собравшимся с такими словами:

— Три года работы с вами открыли мне новый горизонт, познакомили с силами, заслуживающими большого внимания, о существовании которых я и не подозревал. Возьму для примера моих двух помощников. Я к ним прислушиваюсь три года, и все время слышу от них новое и новое, основанное на полном и всестороннем знании теории и практики артиллерийского дела. Знания их по глубине представляются мне бездонными колодцами. Далее коснусь офицера опытного поля, артиллеристов, приемщиков на заводах, портовых артиллеристов, учебно-артиллерийского отряда и всего служащего состава морских артиллеристов, совершенствующих морскую артиллерию, являющуюся грозным оружием, служащим делу обороны государства. Мне пришлось начать работу с вами, тружениками огня, когда еще не был закончен мой труд «Витязь» и Тихий океан». Итак, я имел дело с двумя стихиями: с огнем и водой. Трудно было!.. Но теперь все исполнено…

Это признание Макарова в том, что он, заслуженный адмирал, в течение трех лет учился у своих подчиненных, у помощников, у офицеров опытного поля и даже у приемщиков на заводах, дает нам некоторое представление о методах его работы. Макаров, как мы видим, не боялся признаться в этом, и это нисколько не умаляло его авторитета ученого моряка.

ТЕОРЕТИК И ПРАКТИК

«…Каждый военный или причастный к военному делу человек, чтобы не забывать, для чего он существует, поступил бы правильно, если бы держал на видном месте надпись: „Помни войну“.

С. О. Макаров

В конце XIX века противоречия между крупнейшими державами мира резко обострились. Капиталистический мир вступил в высшую и последнюю стадию своего развития — стадию империализма. На арене борьбы за рынки сбыта, за колонии появились новые сильные империалистические хищники — Германия и Япония, выступившие с требованием «жизненного пространства», с требованием передела мира в основном за счет старых колониальных стран — Англии и Франции. В разных уголках земного шара возникли конфликты, вспыхивали колониальные войны, заключались дипломатические союзы и тайные сделки. Немецкие военные корабли и «научные экспедиции» рыскали по всему свету в поисках «свободных» территорий. Япония начала экспансию в Корее и Китае, Франция захватила Алжир и Тунис, Англия — Египет, Италия — Эритрею и Сомали.

Активизировали свою политику на Тихом океане и в Карибском море и США. В 1893 году они захватили Гавайские острова, а в 1898 году тачали войну с Испанией за богатейшие испанские колонии. Война эта, закончившаяся поражением Испании и присоединением к США острова Кубы и Филиппинских островов, была первой войной за передел мира.

Каждая из империалистических держав поспешно строила и совершенствовала свой военно-морской флот — одно из основных орудий колониальной империалистической политики. Военное кораблестроение быстро шагнуло вперед. Деревянный парусный флот умер. На смену ему пришел мощный броненосный флот. Резко возрос тоннаж военных кораблей основных классов, что позволило увеличить мощность их двигателей и толщину брони.

С появлением брони военные корабли, казалось, стали неуязвимыми для снарядов противника. Но параллельно с броней развивалась и артиллерия. Увеличивалась толщина брони, улучшалось ее качество и одновременно появлялись новые

дальнобойные орудия более крупного калибра.

Долгое время с переменным успехом продолжалось соревнование брони и артиллерии. Изыскание путей, по которым должно было пойти развитие артиллерии и броневой защиты, представляло поэтому одну из основных проблем подготовки флота к войне.

Осенью 1891 года в русском флоте началась широкая дискуссия по вопросам броневой защиты кораблей и увеличения пробивной силы снарядов. В разгар этой дискуссии Степан Осипович Макаров был назначен главным инспектором морской артиллерии[97].

Чем руководствовалось высшее морское командование, назначая Макарова на пост инспектора артиллерии, неизвестно. Высказывалось мнение, что его назначили на эту должность лишь потому, что другого подходящего назначения не нашлось, а быть может, и не без тайной надежды «утопить» этого беспокойного человека в канцелярском болоте известного своей консервативностью Морского технического комитета, под руководством которого должен был работать инспектор морской артиллерии.

Но живую, творческую мысль Макарова невозможно было сковать.

Как-то утром новый инспектор присутствовал на полигоне при испытании броневых плит, закаленных по способу американца Гарвея и считавшихся неуязвимыми для снарядов любого калибра[98]. Испытание это было очень важным, так как от исхода его зависело, будет ли заключен договор с фирмой «Гарвей-Виккерс» на приобретение этих плит для строившихся русских броненосцев. Случайно, по недосмотру, одну из броневых плит, подлежавших испытанию, установили к орудию не лицевой, закаленной стороной, а оборотной, незакаленной.

Началась стрельба. Снаряд без труда пробивал плиту, считавшуюся неуязвимой

Стрельбу приостановили и стали доискиваться причины столь неожиданных результатов. Ошибка была, наконец, обнаружена, плиту повернули лицевой стороной к орудию и испытания возобновились. После этого броню не пробил ни один снаряд.

Случай с плитой был несколько дней предметом веселых разговоров, потом о нем забыли. Лишь один Макаров задумался над этим «курьезным случаем».

«Мне пришла в голову следующая мысль, — говорил впоследствии Макаров: — если закаленную поверхность плиты легко пробить с обратной стороны, т. е. с изнанки, то нельзя ли

эту самую изнанку насадить на головную часть снаряда? А что, если при этом получится такой же эффект, как с плитой, по ошибке поставленной задом наперед?[99]»

Макаров предположил, что колпачок из мягкой стали, восприняв на себя начальную реакцию брони при ударе о нее и сработавшись, предохранит головную часть снаряда от разрушения и тем самым облегчит проникновение его сквозь броню.

Как инспектору артиллерии, Макарову не трудно было произвести на полигоне испытание такого снаряда. Испытания подтвердили предположение Макарова. Снаряды с колпачками из мягкой стали пробивали гарвеевскую броню.

Теперь, снабженные макаровскими колпачками, снаряды русской артиллерии оказались способными поражать все военные корабли, защищенные американской броней.

Можно представить себе то ошеломляющее впечатление, которое произвело испытание снарядов с колпачками на представителей иностранных фирм. Они глазам своим не поверили, когда им показали «неуязвимые» плиты, пробитые русскими снарядами, и потребовали повторения опытов в их присутствии.

И хотя представители иностранных фирм не видели самих снарядов до выстрела, они догадались, что секрет изобретения заключается в приставной головке. Газеты сообщили, что этот секрет был «разгадан» иностранными фирмами. Однако этой «разгадкой» они, несомненно, прежде всего были обязаны тому обстоятельству, что важное в оборонном отношении изобретение не было засекречено и никакого патента Макарову не было выдано. А если вспомнить, что в правительственных и высших военных кругах царской России было немало явных и тайных агентов иностранных государств, зорко следивших за всеми нововведениями в русской армии и флоте, то становится ясным, почему макаровские колпачки вскоре получили распространение во всех флотах мира, за исключением России, где они были приняты на вооружение лишь перед русско-японской войной.

Случай этот является яркой иллюстрацией судьбы многих важнейших изобретений в царской России

В должности инспектора артиллерии Макаров состоял до осени 1894 года. За это время он осуществил множество полезных нововведений, упорно ища и находя то, что нужно было изменить, усовершенствовать, переделать. На флоте благодаря его настойчивости был введен бездымный порох, изобретенный великим русским ученым Д. И. Менделеевым. «Введение бездымного пороха, — писал Макаров, — есть крупный шаг как в

баллистическом отношении, так и по отношению к видимости цели. Флот, снабженный бездымным порохом, будет иметь над своим противником крупные преимущества. Полный переход на бездымный порох у орудий всех калибров в некоторых флотах уже совершился. Дело это — насущной важности»[100].

Макаров же ввел на флоте унитарные снаряды и уцентрированные башенные орудийные установки[101].

В конце 1894 года Макаров получил новое назначение — командующим русской эскадрой, находившейся в Средиземном море.

Победа империалистической Японии в японо-китайской войне, закончившейся в 1895 году, укрепила ее позиции на Дальнем Востоке. Захватив у Китая остров Тайвань (Формоза) и Пескадорские острова, японские империалисты обосновались в Корее и уже мечтали о захвате Манчжурии и Сахалина.

Вероятность столкновения России с Японией возросла. В связи с этим было решено направить находившуюся в Средиземном море русскую эскадру через Суэцкий канал в Тихий океан.

Прибыв на Дальний Восток, Макаров занялся обследованием портов, производством морских промеров, разработкой проекта пригодного для плавания в дальневосточных водах типа корабля, думал о том, как обезопасить корабли от столкновений во время частых здесь туманов.

На Дальнем Востоке Макаров пробыл немногим более полугода. Приказом от 1 января 1896 года он был назначен старшим флагманом 1-й флотской дивизии, дислоцировавшейся в Кронштадте. В Петербург Макаров возвращался не через Сибирь, а через Соединенные Штаты. Он хотел посмотреть на Великие озера[102]., где сообщение зимой поддерживалось с помощью ледокольных пароходов, с некоторых пор сильно заинтересовавших Степана Осиповича.

В марте 1896 года Макаров прибыл в Кронштадт и, приступив к исполнению своих новых обязанностей, вернулся к разработке вопросов морской тактики, уже давно занимавших его. Еще в 1887 году в журнале «Морской сборник» была напечатана статья без подписи под названием «В защиту старых броненосцев и новых усовершенствований». Далеко не все читатели обратили на нее внимание, а те, кто прочитал ее, немало удивились такому началу. «Весь мир был как громом поражен неожиданным известием о появлении у берегов Австралии грозного броненосного флота в 60 вымпелов, принадлежащего какому-то государству, о существовании которого никто не знал… Все спрашивали себя, что это за новое государство, называющее себя

Соединенною Республикой, и каким образом создался незаметно ни для кого грозный флот, который только что обложил все берега Новой Голландии и уничтожил суда прибрежной обороны ранее, чем на них успели развести пары.

Сидней трепетал… Все засуетились. Банкиры бежали…»

В этой статье, облеченной в форму полуфантастической повести, Макаров излагал свои взгляды на тактику военно-морского флота.

Содержание статьи таково. Где-то, в стороне от морских путей, к востоку от Новой Зеландии, на соседних островах, возникли неведомые никому на свете две во всем сходные республики с высоко развитой оригинальной культурой. Настал день, когда правителям этих республик «наскучило изолированное положение в мире», и они, прослышав о несогласиях и неустройстве, царящих в Европе и других культурных странах, решили «сбросить таинственное покрывало и смело положить свой меч на весы политического равновесия всего мира».

«Со стороны, — пишет Макаров, — островитянам хорошо был виден всемирный вред, происходящий от натянутых отношений между всеми европейскими нациями, и вызываемые этим огромные расходы на содержание войск. Вечные интриги и постоянные притязания англичан с их безграничными интересами окончательно вывели из терпения островитян, которые решили рассечь все дипломатические узлы одним взмахом меча и переместить центр политического равновесия на Тихий океан. Довольно европейцы правили всем миром, пора уступить место их антиподам. Обе республики решили выйти из таинственного положения, захватить некоторые колонии европейцев и потребовать собрания всемирного конгресса для окончательного подписания условий о роспуске войск в Европе и о вечном мире».

Попытке островитян вмешаться в дела цивилизованных народов и созвать «всемирный конгресс» для водворения мира и безопасности во всем мире предшествовало событие, которое и составляет содержание тактической повести Макарова. Бороться за мир островные республики начали после того, как окончилась ожесточенная война, возникшая между ними из-за ничтожного повода. В ходе этой борьбы наглядно выявились достоинства и недостатки кораблей обоих противников и действенность тактических приемов. Во главе флотов стояли два выдающихся флотоводца, придерживавшиеся двух противоположных систем тактических взглядов.

На фоне военных событий, во время которых сталкиваются противоположные тактические принципы, Макаров и высказывает

свои тактические взгляды. Выразителем его собственных взглядов является один из вымышленных героев повести — адмирал Форвард, командующий флотом «белых». Он сторонник технически совершенных наступательных и оборонительных средств, сознательных действий и научно обоснованных мероприятий. Его противник, командующий «синими», является носителем преобладавших в последней четверти XIX века отсталых тактических взглядов.

Побеждают «белые». Но почему именно они выигрывают войну? Ответ на этот вопрос в занимательной, живой и вместе с тем серьезной форме и дает Макаров в своей статье.

Еще в 1869 году, после несчастного случая с броненосной лодкой «Русалка», Степан Осипович, как мы видели выше, заинтересовался проблемой непотопляемости судов. С тех пор он не переставал работать над разрешением этой проблемы. От водонепроницаемости отсеков корабля и наличия мощных водоотливных средств, от быстроты определения места пробоины и ее заделки зависит спасение корабля, получившего пробоину. Это очень хорошо знал Макаров. Но не все относились к проблеме непотопляемости с должным вниманием.

Герой повести Макарова адмирал Форвард так характеризует отношение к проблеме непотопляемости в то время: «Непотопляемость не дочь, а падчерица (морских знаний. — Б. О.). Она с завистью может смотреть на своих цветущих подруг, артиллерию, минное дело и механику, и нужны новые печальные случаи, чтобы обратили внимание на ее справедливые и скромные требования. Флоты всех наций грешат против непотопляемости».

Форвард (то есть Макаров) не может примириться с мыслью, что грозный, могучий броненосец, так легко преодолевающий большие расстояния и наносящий огромный урон врагу, сам крайне чувствителен к малейшему уколу и достаточно одной мины, чтобы пустить его ко дну.

«Теоретически, — пишет Макаров, — современные корабли совершенно непотопляемы, так как они подразделены на сто и более независимых отделений. Практически же, как только такой непотопляемый корабль получит пробоину, то сейчас же тонет самым постыдным образом. Если бы во время потопления были посторонние наблюдатели, то они могли бы выяснить причину, почему непотопляемые корабли тонут; но так как во время аварии каждый занят своим делом, то выясняется только одно то, что в деле потопления многое очень неясно».

Макаров находит сильные и точные слова для того, чтобы обратить внимание и моряков, и строителей, и исследователей на

исключительную важность разработки проблемы непотопляемости. «Тот, кто видел потопление судов своими глазами, — говорит он в повести, — хорошо знает, что гибель корабля не есть простая гибель имущества; ее нельзя сравнить ни с пожаром большого дома, ни с какою другою материальною потерею. Корабль есть живое существо и, видя его гибель, вы неизбежно чувствуете, как уходит в вечность этот одушевленный исполин, послушный воле своего командира. Корабль безропотно переносит все удары неприятеля, он честно исполняет свой долг и с честью гибнет, но не к чести моряков и строителей служат эти потопления, за которые они ответственны перед своей совестью. Корабль может и должен быть обеспечен от потопления. Существующие наступательные средства не столько сильны, чтобы от них тотчас же тонуть…»

В повести дана картина гибели броненосца от мины, начиненной двадцатью пудами пироксилина. «Сила взрыва, — пишет Макаров, — была так велика, что многие орудия сбросило со своих станков, летели мачты и шлюпки. Сдвинутые котлы оборвали все паровые трубы. Пар и горячая вода бросились в кочегарные и машинные отделения и задушили все, что было в них живого. Вслед за взрывом огромная масса воды хлынула в середину судна через пробоину. Переборки были разрушены, ничто не задерживало страшного потока, и броненосец стал быстро погружаться в воду…»

Восемнадцать лет спустя, 31 марта 1904 года, адмирал Макаров погиб на броненосце «Петропавловск», подорвавшемся на неприятельской мине в водах Порт-Артура.

Если сравнить показания немногочисленных моряков, спасшихся с «Петропавловска», с приведенным описанием гибели броненосца «синих», аналогия получается прямо поразительная; даже промежуток времени от момента взрыва до полного погружения корабля совпадает в точности. Сходство созданной воображением Макарова картины с действительностью говорит о том, насколько правильно Макаров понимал и представлял себе неизбежные следствия хорошо известных ему причин.

Для изыскания средств и способов обеспечения непотопляемости кораблей Макаров производил испытания на моделях кораблей.

В 1893 году у берегов Сирии затонул английский броненосец «Виктория»[103]. Стали доискиваться причин гибели корабля. Появилась масса статей, высказывались различные предположения, но никто не мог сказать ничего определенного. Катастрофа с „Викторией“ заинтересовала и Макарова. Он провел испытания точной модели броненосца и установил, что причиной

гибели корабля были продольные переборки.

Опасность таких переборок Макаров подчеркивал уже в своей статье 1887 года, в рассказе о сражении между «синими» и «белыми». «Никто не хотел, — писал он, — вдуматься заблаговременно в средства непотопляемости, никто не хотел вникнуть в сущность этого дела, что и повело к весьма горьким для Синего флота последствиям. В особенности медвежью услугу оказали продольные непроницаемые перегородки, идущие по диаметральной плоскости и разделяющие машинные и котельные отделения на две части. Как известно, переборки эти предназначены с весьма благой целью уменьшить размеры отделений. Но они грешат против основного принципа непотопляемости: „не допускать крена во время аварии“.

Макаров точно выяснил причины гибели английского броненосца и в апреле 1894 года прочел публичную лекцию «О непотопляемости современных броненосцев и гибели „Виктории“. По окончании лекции Макаров продемонстрировал в бассейне на модели „Виктории“ картину ее гибели. Толпа зрителей окружала бассейн. Спустив модель на воду, Макаров осторожно снял пластырь с пробоины и, дав ход судну, едва успел произнести: „Вот, господа, у нас раненый корабль, он еще совсем немного набрал воды…“, как модель внезапно нырнула носом в воду, затем перевернулась вверх килем и затонула. Это была очень убедительная иллюстрация к выводам лектора о причинах гибели броненосца.

Развивая теорию непотопляемости судов, Макаров изыскивал средства, которые позволили бы кораблю оставаться на плаву даже с подводными пробоинами в корпусе. Он считал необходимым, прежде чем строить корабль, провести предварительное испытание модели, проверить расчеты, а по окончании постройки испытать непотопляемость самого корабля, искусственно затопляя различные отсеки и отделения в соответствии с заданными условиями. Каждое отделение следовало затоплять до верхних переборок. Если нигде не будет обнаружено течи, то корабль можно признать вполне надежным.

Но указаниям Макарова не желали следовать. Не случайно в своей книге «Рассуждения по вопросам морской тактики» он с горечью отмечал: «Непотопляемость находится в упадке на всех флотах, и даже такой случай, как потопление броненосца „Виктория“, не вызвал должных мероприятий. На кораблях все еще боятся напускать и выкачивать воду в должном количестве. Виноваты в этом исключительно флотские офицеры, они же и понесут наказание за свою вину в бою, если только не возьмутся за это дело обеими руками».

И действительно, в Цусимском бою русский флот дорого заплатил за невнимание к средствам непотопляемости.

Если корабль гибнет в бою, необходимо прежде всего спасти его экипаж. Но как это сделать? На корабельные шлюпки вряд ли можно рассчитывать. Много ли их уцелеет в бою? К тому же иметь на борту много деревянных шлюпок опасно в пожарном отношении. И Макаров предложил применять пробковые или металлические пустотелые понтоны, каждый из которых мог удержать на воде одного человека. Если люди, очутившись в воде, соединят свои понтоны, получатся плоты, пригодные для спасения значительного числа людей[104]. Макаров предложил и другую меру: укреплять на бортах выше ватерлинии деревянные брусья, которые при помощи особого приспособления могли сбрасываться в воду и служить средством для спасения людей[105]. Эти же брусья могли служить и защитным средством при столкновениях кораблей.

Но оставить «бедный корабль, бьющийся в агонии», следует, по мнению Макарова, лишь в том случае, если все средства к спасению корабля исчерпаны.

Излагая свои тактические взгляды, Макаров устами адмирала Форварда говорит: «Мое правило: если вы встретите слабейшее судно, нападайте, если равное себе — нападайте и если сильнее себя — тоже нападайте.

Если увидите, что и другой наш корабль избрал целью нападения то же судно, на которое вы напали, продолжайте ваше нападение, пока не уничтожите неприятеля. Не гонитесь за неприятелем, который далеко, если перед вами находится другой близко. Забудьте всякую мысль о помощи своим судам: лучшая помощь своим судам есть нападение на чужие».

Совершенно очевидно, что в своей первой статье по вопросам морской тактики Макаров воскрешает суворовские принципы ведения боя.

Рассказ о войне между «белой» и «синей» республиками потребовался Макарову для того, чтобы, изложив свои взгляды, попытаться расшевелить руководящие военно-морские круги, напомнить о том, что к войне надо готовиться заблаговременно.

Но Макаров не тешил себя надеждой на то, что этого он добьется легко. «Главная трудность провести в жизнь какое-нибудь нововведение заключается в том, — писал он, — что люди сживаются с существующими неудобствами, тогда как новое представляется чем-то гадательным, а потому непрактичным. Чтобы яснее видеть дело, полезно иногда оглядываться на прошлое, а оно учит нас, что даже предложение ввести прицелы к орудиям было встречено несочувственно и потребовались многие

годы, пока пришли к тому убеждению, что прицел улучшает наводку».

Макарову, намного опередившему своих современников, всю жизнь приходилось бороться с предрассудками, рутиной и косностью.

Царское правительство и господствующие классы — помещики и капиталисты — не заботились о развитии страны и в частности флота. Все новое, передовое, даже если оно касалось лишь технических усовершенствований, отпугивало их. Презрительное отношение ко всему самобытному, русскому и раболепное преклонение перед всем иноземным, процветавшее среди высших царских чиновников, приводило к тому, что многие ценнейшие предложения русских новаторов и изобретателей «увядали нерасцветши»; не получая ни одобрения, ни критической оценки, они годами пролеживали в министерских канцеляриях, а затем сдавались в архив.

Как-то Макаров обратил внимание на целесообразность окраски боевых кораблей в защитный цвет[106]. «Наилучшей окраской следует признать серую, матовую, — писал он. — Окрашивать корпус следует весь целиком, не исключая ни труб, ни рангоута, ни полосок, ни меди; позолоту закрашивать или прикрывать. Дело тут не в щегольстве, а в уменьшении видимости судов ночью и в затруднении наводки неприятельских орудий днем».

Но в морском министерстве на этот дельный совет не обратили внимания. Слишком привыкли там к внешнему блеску корабля: к полированным бортам, ярко начищенной меди, черному блестящему корпусу и желтой, видимой за много миль трубе. Позднее, уже в русско-японскую войну, вступив в командование Порт-артурской эскадрой, Макаров отдал такой приказ: «Объявляю для руководства, что для военных целей хорошая окраска наружного борта вредна, ибо при хорошей окраске очерчиваются линии судна, что выгодно неприятелю для измерения расстояний, для распознавания типа и имени судна, своих нападений и вообще для видимости. Чем хуже окрашено судно, тем для военных целей лучше…»[107]. Макаров говорил, что „для дня лучше всего грязный, вылинявший, сероватый цвет“. Этим он предвосхитил идею современного камуфляжа, который принят теперь не только во всех флотах, но и в армиях (раскраска танков, автомашин, халатов бойцов и пр.).

В своих статьях и выступлениях Макаров неоднократно повторял, что моряку необходимо в совершенстве овладеть специальными военными знаниями, что без этого военный моряк не представляет ценности. Однако его либо не понимали, либо не

хотели понимать. Во флоте занимались всем, чем угодно, тысячами разных мелочей и пустяков, но неизменно упускали главное. Никто не задумывался над тем, что такое морской бой и как его вести, считая, что все необходимые соображения и решения придут стихийно, во время боя, сами собой.

Макаров знал, что личный состав флота плохо подготовлен к ведению боя и не имеет ясного представления о его сущности. Военно-теоретические труды предшественника и учителя Макарова, основоположника тактики броненосного флота адмирала Бутакова уже не разрешали больше всех вопросов тактики боя в новых условиях. Да и они были основательно забыты. Макаров понимал, что морякам надо дать такое руководство по военно-морской тактике, которое освещало бы не только принципиальные вопросы ведения морского боя, но и вопросы подготовки и воспитания офицеров флота и матросов.

И он решил создать такое руководство.

Напечатанные в 1897 году в «Морском сборнике» лекции Макарова по вопросам морской тактики имели огромный успех и были переведены на многие иностранные языки, в том числе на турецкий и японский.

Такой большой интерес к этой новой работе Макарова, в которой были изложены его тактические взгляды, объяснялся тем, что авторитет Макарова в вопросах военно-морского искусства был общепризнанным.

Во второй половине XIX века России принадлежала ведущая роль не только в области военного кораблестроения, но и в создании тактики парового броненосного флота. Все иностранные работы по вопросам тактики парового флота, написанные в шестидесятых годах, поражают отсталостью взглядов их авторов и отсутствием живой мысли. Наиболее известные труды того времени — француза Буэ-Вильомеза «Опыт пароходной тактики» и англичанина Дугласа «Морская война при помощи пара» — являлись по существу попыткой чисто механического приспособления тактики парусного флота к новым условиям боя паровых кораблей. Дуглас, например, утверждал, что «паровой флот, подходя к неприятелю, должен согласно с прежними правилами парусных судов стрелять в такелаж и оснастку неприятельских кораблей», и лишь когда рангоут сбит и его обломки парализуют действие винтов, «можно целить в один только корпус корабля»[108].

Критикуя неудачные попытки иностранных теоретиков создать новую морскую тактику, Бутаков справедливо замечал, что они разрешают дело «не с корня, а с ветвей». Бутаков требовал от паровых судов активных действий, «мгновенности и

внезапности перестроения, поворотов и захождений», наиболее эффективного использования корабельной артиллерии, роль которой явно недооценивалась в иностранных флотах.

К началу восьмидесятых годов Макаров был уже достаточно опытным моряком и по ряду вопросов имел свое собственное мнение, базировавшееся на обширных теоретических знаниях и новейших достижениях техники.

В своих «Рассуждениях по вопросам морской тактики» Макаров обобщил опыт прошлых войн и практику развития военно-морского дела в мирное время. Книга имела целью решение главного вопроса: как разгромить врага, если он посягнет на родную землю? Ответ Макаров давал такой: помнить о войне и готовиться к ней ежедневно, ежечасно.

В предисловии к своей работе Макаров писал: «Каждый военный или причастный к военному делу человек, чтобы не забывать, для чего он существует, поступил бы правильно, если бы держал на видном месте надпись „Помни войну“, принятую нами за девиз настоящего труда». Такую надпись Макаров сам постоянно держал перед глазами на своем письменном столе. Желание защитить в возможном столкновении честь родины в значительной степени определяло направление его деятельности и мыслей. В своей книге Макаров не только указывал, как следует вести морской бой, но и стремился усовершенствовать, реорганизовать флот, вооружить его всем тем, что он считал наиболее современным, полезным и нужным.

Присущая Макарову широта кругозора позволила ему универсально подойти к решению задачи и дать в своем труде сумму военно-морских знаний и опыта того времени. «Тактика, — писал Макаров, — имеет своим назначением дать возможность видеть всю картину военно-морского дела, а не одни лишь ее детали, и в этом отношении польза ее бесценна».

Углубляя и расширяя тему, Макаров коснулся в своей книге таких областей, которые выходят за пределы военно-морской тактики. Он говорит о том, как извлекать пользу из жизненного опыта, как приучить себя не бояться смерти, как научиться «уметь не находить затруднений», какие следует читать книги и т. д. Вся работа полна острых мыслей, метких замечаний и советов.

Мало можно найти трудов по специальным вопросам, которые читались бы так же легко, как макаровская «Тактика», отличающаяся простотой изложения, занимательностью, а главное оживляющим всю книгу бодрым духом. Эта занимательная форма не случайна. Автор хотел сделать книгу доступной для широких слоев читателей.

Касаясь в своей книге значения практики, Макаров отмечал,

что опыт во всяком деле, безусловно, значит, много, но в серьезном деле одного опыта недостаточно. И он резко обрушивался на тех ленивых недоумков, которые считали, что в морском деле достаточно одной практики. Он видел в этом, к сожалению, очень распространенном явлении, неуважение к науке. «Выгода тактических знаний, — писал Макаров, — в том и заключается, что занимающийся и много работавший над этим скорее приобретает глазомер в широком смысле этого слова, то есть уменье ясно оценить обстановку. Ждать, когда мы научимся из одной практики, значит ждать несбыточного и предрешать большие потери при первых же встречах с неприятелем».

Книга Макарова «Рассуждения по вопросам морской тактики» в царской России не получила широкого распространения. Она даже не вошла в списки рекомендуемых книг, которыми снабжались судовые и экипажные библиотеки[109]. Но на всех флотах мира знали и ценили этот замечательный труд.

Летом 1902 года в Кронштадт на учебном судне «Президенте Сармиенте» прибыли гардемарины аргентинского флота. Главным командиром Кронштадтского порта был в это время Степан Осипович Макаров. В присутствии гардемаринов, офицеров и команд командир аргентинского корабля приветствовал Макарова как выдающегося учителя военных моряков, победителя брони и творца классической книги, по которой в Аргентине изучают морскую тактику. Макаров улыбнулся, подумав: «Для красного словца прилгнул, видно, пылкий аргентинец». Как бы угадав, что Макаров сомневается, аргентинец приказал принести экземпляр «Тактики» Макарова, напечатанной в Буэнос-Айресе на испанском языке, и торжественно вручил его Степану Осиповичу.

— Хотя наш флот совсем еще молодой, — сказал он, — но странно было бы, если бы мы не знали книги, достоинства которой оценены во всех государствах Европы и Америки.

То обстоятельство, что книга Макарова «Рассуждения по вопросам морской тактики» не была принята в русском флоте в качестве руководства и в буквальном смысле слова бойкотировалась, в значительной степени объясняется тем, что морское ведомство не уделяло должного внимания разработке вопросов ведения войны на море. Вплоть до девяностых годов минувшего столетия даже в учебных программах Морской академии отсутствовали такие, казалось бы, важные для военного моряка предметы, как стратегия, тактика, военно-морская история. Не удивительно, что большинство русских морских офицеров того времени не проявляло особенного рвения к получению более углубленного и расширенного военно-морского образования. Относясь с уважением к Макарову, как к

признанному теоретику, они предпочитали практику теории и отнюдь не были расположены вникать в сложные проблемы морской тактики и стратегии. Это был период в жизни русского флота, когда техника вытесняла тактику. Ко времени появления макаровской «Тактики» искусство ведения морского боя было так основательно забыто, что в морских учебных заведениях обучение и воспитание моряков велось без всякого учета реальных боевых условий.

Говоря о преподавании тактики в академии, Макаров заметил, что «от правильной постановки этой науки выигрывает не только управление кораблями, но и кораблестроение, обучение команд, артиллерия, минное дело и пр.».

До появления макаровской «Тактики» даже в морском уставе не было специальной главы о морском бое. А если речь шла о стрельбе или маневрировании, устав ограничивался лишь благими пожеланиями, вроде: «действовать наилучшим образом», «стремиться нанести врагу наибольший вред».

Противопоставить макаровской «Тактике», полной новаторства, боевого духа, творческих устремлений, тогдашние высшие морские руководители ничего не могли, а потому отвергли этот труд Макарова огульно.

В советское время «Рассуждения по вопросам морской тактики» Макарова изданы дважды и до сих пор пользуются большой популярностью среди моряков нашего Военно-Морского Флота.

В 1894 году в «Морском сборнике» была напечатана работа Макарова «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов».

В этой статье впервые были подробно рассмотрены элементы, из которых складывается боевая сила корабля. Макаров считал, что современный военный корабль должен отвечать следующим основным требованиям:

1) плавать при любом состоянии моря и погоды и

2) наносить неприятелю всеми наступательными средствами наибольший вред.

В связи с этими требованиями боевую силу судов он разделял на следующие три элемента:

1. Морские качества (к которым относятся: ход, дальность плавания без возобновления запасов угля[110]., поворотливость, остойчивость, способность не сбавлять ход при сильном волнении, способность хорошо переносить качку).

2. Наступательные средства (мощь артиллерии, мины, сила таранного удара).

3. Оборонительные средства (неуязвимость, непотопляемость, живучесть).

Наступательные и оборонительные средства, по мнению Макарова, развиваются во взаимосвязи. И усиление одного влечет за собою, как правило, ослабление другого. Если, например, с целью увеличения мощи корабля усилить его броню, то это сделает его более тяжелым и отразится на скорости хода.

Рассматривая оборонительные и наступательные средства, Макаров подверг анализу каждый из элементов, составляющих боевую силу корабля, и показал, в каких условиях какие элементы могут полнее проявить себя, и их сравнительную ценность.

Особенно подробно Макаров остановился на своей любимой теме — непотопляемости судов. Попутно он выдвинул проект создания так называемого «учебного водяного судна», то есть такого судна, на котором личный состав мог бы обучаться борьбе с пробоинами. «Я предлагаю, — писал Макаров, — чтобы для обучения как офицеров, так и нижних чинов всему необходимому по части непотопляемости был приспособлен специальный водяной корабль, у которого в борту должно быть сделано несколько пробоин… Надо, чтобы люди видели, что такое пробоина, как вода бьет через плохо закрытые двери, почему необходимо должным образом задраивать горловины и проч. До сих пор мы учились трюмному делу рассказом; пора, однако, начать учить показом».

Учения на таком корабле следовало, конечно, производить на мелком месте, чтобы в случае промаха при заделке пробоин пластырями корабль погружался в воду лишь до верхней палубы. По проекту Макарова учение должно было вестись так. Прежде всего надо снять один из пластырей и дать воде заполнить ту или иную часть корабля. Затем практиканты должны возможно быстрее подвести пластырь под пробоину, изолировать все прочие помещения и пустить в ход водоотливные средства. Иногда, чтобы поставить корабль на ровный киль, необходимо затопить помещения, расположенные в корме или носовой части корабля. В общем комбинаций, как спасти корабль, получивший пробоину, существует множество, следует лишь выбрать наилучшую. Если люди научатся спасать корабль в условиях искусственно созданной аварии, то в критический момент они не растеряются и спокойно проделают то же самое, что и на учении.

Макаров предвидел возражения против этого способа обучения, указания на его сложность и рискованность. Чтобы доказать, что эти опасения напрасны, Макаров приводит в пример корабль, идущий под всеми парусами и захваченный внезапно налетевшим шквалом. «Действия, которые приходится произвести во время аварии для удержания корабля на воде, — пишет он, — гораздо менее сложны, и если мы умели приучить экипаж к

уборке парусов во время шквала, то сумеем научить также людей делать все необходимое во время аварии, — надо только найти способ, каким образом практиковать их».

Однако эта мысль Макарова не встретила сочувствия, и «учебное водяное судно» не было испробовано на практике, вероятно, из опасения возможных неудач и связанных с ними хлопот по подъему корабля.

В заключительной части руководства Макаров рассматривает вопрос, интересовавший его всю жизнь, — вопрос о размерах боевых судов.

Макаров отдавал предпочтение малым, быстроходным, небронированным крейсерам. Несколько таких кораблей, вооруженных сильной артиллерией, по мнению Макарова, могли бы оказаться в бою более действенными, чем один гигант-броненосец. «…Я бы составил флот, — писал Макаров, — исключительно из безбронных малых боевых судов с сильной артиллерией».

Чем крупнее корабль, тем сложнее его устройство и управление им, тем больше он расходует угля и всяких других запасов. Макаров приводил очень много доводов в пользу легких крейсеров. Он писал: «…Прежде размер определял силу, и чем больше корабль, тем он был сильнее. Теперь размер не определяет силы, ибо маленькая миноноска может утопить большой корабль, а потому к кораблям больших размеров должно быть больше недоверия теперь, чем прежде… Если поставить вопрос, что лучше: корабль в 3000 тонн или в 9000 тонн, то на него нельзя ответить иначе, как в пользу корабля в 9000 тонн, но если спросить, что лучше — один корабль в 9000 тонн или три корабля по 3000 тонн, то произойдет колебание в ответе. Дело это требует всестороннего обсуждения».

В преимуществах легких крейсеров Макаров убедился на своем собственном боевом опыте, полученном в русско-турецкую войну на Черном море.

Помимо этого, пристрастие Макарова к легким, не бронированным крейсерам и миноносцам вытекало из его основной концепции морского боя, из его стремления обеспечить себе активный, наступательный образ действий, при котором тяжелые броненосцы могли бы явиться серьезной помехой для действий остальных кораблей.

Макаров не мог смириться с мыслью, что броненосец, эта грозная дорогостоящая железная крепость, от какой-нибудь случайной мины может в одно мгновенье пойти ко дну со всем своим почти тысячным экипажем. Эта мысль в значительной степени и являлась стимулом ко всем его изысканиям в области

непотопляемости судов.

Не учитывая всего многообразия задач, которые могут встать перед флотом, С. О. Макаров якобы в практических целях предложил создать стандартный универсальный тип боевого корабля, который был бы пригоден для выполнения самых разнообразных функций: для боя, крейсерской службы, разведывательной службы, бомбардировки крепостей и т. д. Такой «унифицированный» тип корабля даже в конце XIX века, не говоря уже о современном флоте, был неприемлем ввиду невозможности совмещения стольких действий в едином типе корабля. Впрочем, и сам Макаров на практике нередко отклонялся от этого своего проекта.

Как ошибочное следует рассматривать утверждение Макарова о том, что в бою не нужны резервы, так как наличие резервов якобы дает возможность противнику уничтожать эскадры по частям. Есть в работе и другие неверные положения, объясняющиеся главным образом тем, что Макаров недопонимал природу войны как явления социального. Однако ошибочность некоторых тактических положений Макарова не умаляет значения большинства его выводов и советов, сохранивших свою ценность и до нашего времени.

В труде Макарова мы находим много совершенно новых, впервые выдвинутых тактических положений, как то: групповые атаки миноносцев в дневное и ночное время, взаимодействие миноносцев с артиллерийскими кораблями в бою, организация обороны якорной стоянки, тактические приемы в артиллерийском бою и т. п.

Макаров впервые высказал правильную мысль о влиянии характера боевого маневрирования корабля на пробиваемость его бортов и палубы. Впоследствии удалось на основе его высказываний построить диаграмму пробиваемости бортов и палубы корабля при различных курсовых углах и дистанциях. Попутно Макаров пришел к правильному выводу о том, что иногда целесообразнее увеличивать не калибр артиллерии, а начальную скорость полета снаряда.

Совершенно новым является положение Макарова о сохранении строя во время боя. Иностранные военно-морские теоретики доказывали, что во время боя неизбежна «общая свалка». Макаров же утверждал, что сохранение строя в бою возможно и даже необходимо, ибо оно обеспечивает флагману возможность руководить эскадрой, а следовательно, и успех боя.

Основным принципом ведения боя Макаров считал сосредоточение превосходящих сил против какой-либо части боевого порядка противника. Последствием такого маневра

должно было явиться окружение, «охват» противника, отрезание его от главных сил и последующий разгром по частям.

Теоретически разработанный Макаровым «маневр охвата» неприятельской колонны, обеспечивающий сосредоточенный огонь по концевым кораблям противника, после русско-японской войны был принят во всех флотах мира и широко применялся во время первой мировой войны.

Морская тактика, говорил Макаров, представляет собою науку, которая учит, как с наибольшей выгодой использовать свои корабли в борьбе с противником.

И, предвидя неизбежность войны, он старался использовать решительно все возможности для того, чтобы добиться разгрома врага в первом же сражении.

Макаров разработал таблицу однофлажных боевых сигналов, чем значительно упростил систему сигнализации, составил подробную инструкцию для действий миноносцев как в разведке, так и в атаке, написал специальную «Инструкцию для управления огнем в бою на ходу» и «Инструкцию для похода и боя».

Макарову удалось сформулировать все основные положения современной ему тактики с такой ясностью, четкостью и простотой, что его формулировки могли бы служить основой морского устава того времени. «Инструкция для похода и боя» представляет интерес даже для неспециалистов, ибо в ней уделяется много места таким важнейшим моральным условиям победы, как бодрость духа и вера в свои силы. В ней, по признанию современников Макарова, много здравого военного смысла, «военной мудрости», которая может научить «самому основному».

Разрабатывая тактические приемы ведения морского боя в различных условиях, Макаров не только отдавал должное стратегии, но и ставил ее выше тактики. «Есть наука, которая выше тактики, — это стратегия, — писал Макаров. — Она исследует все элементы войны; она определяет размер потребных для войны средств и наилучшие способы воздействия на неприятеля; она решает, какой род военных действий лучше поведет к цели»[111]. Стратегия указывает, где следует сосредоточить силы, где дать бой, в каком направлении вести наступление. Дело же тактики — решить, с помощью каких материальных и людских средств и как именно должно вести бой, чтобы с наименьшими для себя потерями и наибольшим успехом разбить неприятеля. Более детальные указания, как действовать артиллерией, машинами, минами и проч., дают специальные военные науки. При таком порядке все военно-морское дело, замечает Макаров, „становится на твердый фундамент“, и всякий

начальник должен будет точно выполнять свои обязанности.

Все, что касается войны, в широком значении этого слова, относится к стратегии, техническая же сторона самих сражений находится в ведении тактики. Разумеется, тактика опирается на последнее слово целого ряда военно-морских наук, одновременно она исследует существующую между этими науками зависимость. «Морская тактика, — писал Макаров, — есть наука о морском бое. Она исследует элементы, составляющие боевую силу, и способы наивыгоднейшего их употребления в различных случаях на войне»[112].

Исследуя вопрос о соотношении между знанием и умением, то есть о связи теории с практикой, Макаров замечает: «Недостаточно знать правила, надо еще иметь уменье, которым из правил воспользоваться и каким образом его применить». Изучив высказывания по этому вопросу русских и иностранных авторитетов, Макаров приходит к выводу, что изучение теоретических основ тактики совершенно необходимо для каждого моряка. Это поможет морякам во время боя ясно оценить обстановку и избрать наивыгоднейший способ действий.

Вопреки господствовавшему тогда мнению, Макаров доказывал, что разделение стратегии на морскую и сухопутную неправильно, даже вредно, и что «цельность действий могла бы выиграть от полного слияния армии и флота и соединения в одном министерстве общего управления наступательными и оборонительными силами страны»[113].

С самого начала своей военно-морской службы Макаров проникся убеждением, что моряк всегда должен помнить о возможности войны, а приняв в ней участие, обязан всеми средствами добиваться победы. Рекомендованные Макаровым способы ведения войны казались многим трудными и рискованными. Но он был уверен в преимуществах активных действий и считал, что русскому флоту лучше всего удавались предприятия «невыполнимые».

Секрет таких успехов русских моряков Макаров видел прежде всего в том, что подготовка к войне в мирное время в русском флоте всегда стояла очень высоко. Сам он, командуя эскадрой, неизменно заботился о боевой подготовке личного состава и кораблей вверенной ему эскадры.

В начале 1895 года Средиземноморская эскадра Макарова прибыла на Дальний Восток для соединения с эскадрой вице-адмирала Тыртова, в подчинение к которому вступал Макаров. Политическая обстановка на Дальнем Востоке в это время была весьма напряженной. Каждый час можно было ожидать выступления Японии. Корабли эскадры Макарова всегда

находились в полной боевой готовности, но письменной инструкции для боя не было. Надобность же в такой инструкции была очень велика. Понимая это, Тыртов поручил Макарову представить свои соображения о подготовке кораблей к бою.

Макаров с жаром принялся за работу. Вскоре инструкция была готова и 25 апреля 1895 года за подписью Тыртова, который не изменил в ней ни одного слова, передана в виде приказа по эскадре.

В тридцати параграфах инструкции подробно и ясно излагаются мероприятия, которые должны обеспечить порядок на корабле во время боя, даются указания, как вести бой, как экономить силы личного состава, как воздействовать на людей морально, чтобы внушить им уверенность в победе.

Макаров проявил в этой инструкции в равной степени как знание условий морского боя, так и знание психологии военных моряков. В ней ничто не было забыто. Как защитить машину от возможных попаданий в нее осколков, как организовать противопожарные меры, как обеспечить быструю подготовку пластырей — все эти, а также и многие другие вопросы, могущие возникнуть в бою, освещены в инструкции весьма обстоятельно и точно.

Далее следуют указания о том, как изготовить корабль к бою, о том, что орудия следует держать заряженными и что самодвижущиеся мины должны находиться в аппаратах.

Перед боем, гласит инструкция, поднимать русские военные флаги на всех мачтах. Миноносцам, идущим в атаку ночью, также поднять кормовые флаги.

На случай таранного удара, в результате которого могут сдвинуться с места котлы и другие громоздкие предметы, согласно инструкции, необходимо сделать специальные деревянные распорки. Важно своевременно предупредить людей о готовящемся ударе, но особенно важно, чтобы сигнал дошел в машинное отделение, где люди, падая, могут попасть в машину.

Сбережение сил экипажа, гласит 21-й пункт инструкции, должно составлять предмет главной заботы командования в военное время. Усталых людей следует подменять, а во время боя прислуга у орудий того борта, который не стреляет, должна лежать. Дежурная служба у скорострельных пушек, особенно в тех случаях, когда ожидается минная атака, должна быть организована особенно тщательно. Дежурные должны сменяться здесь каждые два часа.

Для поддержания бодрости духа среди команды следует иметь в виду, говорится в инструкции, «что свои потери чрезвычайно видны», а потому необходимо почаще извещать

команду, особенно находящуюся в батареях, о потерях неприятеля.

Инструкция эта легла в основу всех последующих боевых инструкций и приказов Макарова.

Особо следует остановиться на «Инструкции для похода и боя», написанной Макаровым для Порт-артурской эскадры в бытность его командующим этой эскадрой. В этой инструкции дается обзор различных боевых порядков и их преимуществ, указываются правила сближения с противником, роль в бою тех или иных классов кораблей, действия артиллерии, минного оружия, меры по приведению кораблей в боевую готовность и многое другое. Она была написана с учетом всех новейших достижений в военно-морском деле, то есть всего того, что появилось за девять лет, истекших со времени появления первой инструкции Макарова, написанной по поручению адмирала Тыртова.

Согласно схеме Макарова, изложенной в инструкции, морской бой должен протекать примерно в следующем порядке. Лишь только наблюдатели высланных вперед крейсеров завидят неприятеля, об этом тотчас извещают командующего. По сигналу «Возвратиться из погони» крейсера занимают место в кильватере больших броненосцев, поступая с этого момента под начальство флагмана. Миноносцы же, которым Макаров придавал очень большое значение, должны держаться группами и стараться занять такое положение, чтобы своевременно ринуться в атаку по команде начальников этих групп. В этом Макаров усматривал основную задачу миноносцев в бою, предоставляя главную инициативу в нем командиру отряда броненосцев. Инструкция неоднократно подчеркивает необходимость личной инициативы командира. Однако 21-й пункт ее гласит: «Когда я найду, что момент подходит для общей атаки миноносцев, подниму флаг, который означает: „миноносцам атаковать“, и тогда обе, группы сразу бросаются в атаку, не разбирая, выгодно это или невыгодно». Это значит, что приказу командующего командиры должны подчиняться беспрекословно, не размышляя, целесообразно данное приказание или нет.

В инструкции разбираются положения, когда атака миноносцев может оказаться наиболее успешной, например, когда у неприятеля уже подбита часть артиллерии, повреждена машина или руль и корабль не может уклониться от атаки. Атака миноносцев может иметь решающее влияние на исход сражения и в ранний период боя, если создадутся благоприятные для нее условия. На случай, если командир вынужден будет принять решение об отходе, корабль должен быть готов к стрельбе

минами.

Это был совершенно новый прием морского боя. Макаров предвосхитил здесь примененные позднее минные атаки.

Для предупреждения столкновения с неприятельскими самодвижущимися минами должен назначаться специальный сигнальщик, в обязанности которого вменяется высматривание мин и сообщение об этом на корабли.

Крейсера после возвращения из погони за неприятелем занимают места в кильватерной колонне и принимают участие в общем сражении своей артиллерией. Но главное их назначение согласно инструкции состоит все же в том, чтобы «обойти ту часть неприятельской линии, которая подвержена нападению, и поставить ее в два огня, когда к тому представится возможность, за чем и следить начальнику отряда».

Учитывая то обстоятельство, что неприятель обычно сосредоточивает весь огонь своей артиллерии на броненосцах, а не на обладающих большей скоростью хода крейсерах, инструкция предлагала в решающий момент боя использовать крейсера для нанесения противнику дополнительного удара.

Кроме того, инструкция возлагала на крейсера еще одну задачу. В случае, если с них заметят, что на броненосный флот готовится атака миноносцев, они должны, не ожидая приказа флагмана, полным ходом идти навстречу миноносцам, а затем, сблизившись с ними (однако не на такое расстояние, чтобы подвергнуться угрозе минной атаки), открыть по миноносцам артиллерийский огонь, стремясь уничтожить их или хотя бы вывести из строя. «Лучшее положение в этом случае для крейсеров, — замечает Макаров, — быть на фланге атакующего фронта миноносцев».

Насколько меткая стрельба деморализует противника, настолько же беспорядочная стрельба с систематическими недолетами ободряет его, а потому, требует инструкция, лучше стрелять реже, но метко.

Инструкция заканчивается общими соображениями о роли артиллерии в морской войне и о том, какое содержание должно быть, в конечном счете, вложено в слово «победа». Отмечая важность создания своим кораблям выгодных тактических условий, инструкция подчеркивает, что успех боя зависит прежде всего от меткого артиллерийского огня, который является не только верным средством нанести неприятелю поражение, но и лучшей защитой от его огня. «Победой, — гласит инструкция, — можно назвать лишь уничтожение неприятеля, а потому подбитые суда надо добивать, топя их или заставляя сдаться.

Подбить корабль — значит сделать одну сотую часть дела.

Настоящие трофеи — это взятые или уничтоженные корабли… Флот, на котором личный состав сохранит в бою все свое хладнокровие, будет стрелять метко, а потому непременно разобьет неприятеля, если бы даже находился в невыгодных тактических условиях… Побеждает тот, кто хорошо дерется, не обращая внимания на свои потери и памятуя, что у неприятеля этих потерь еще больше».

Приказы Макарова по флоту и по сей день представляют большой интерес. Отдельные высказанные в них мысли прочно вошли в боевую практику всех флотов мира. Отсутствие внешне показных, малозначащих фраз, так часто встречавшихся в приказах современных Макарову адмиралов, забота о корабле, о его боевой готовности, о личном составе и требование, наравне с мудрой предусмотрительностью, активных, решительных действий — таковы наиболее характерные особенности приказов Макарова по флоту.

Макаров значительно двинул вперед такую важную для военного флота науку, как тактическое маневрирование, внес в нее много нового, оригинального и значительно расширил ее требования и границы.

Тактическое маневрирование появилось вместе с появлением военного флота. Но в особую отрасль науки оно выделилось сравнительно недавно, около полстолетия тому назад. И этому выделению неорганизованного опыта в строго продуманную систему знаний мы обязаны адмиралу Макарову. В своих «Рассуждениях по вопросам морской тактики» Макаров писал: «Движение корабля и эскадр должно, по нашему мнению, составить особую науку, которую можно назвать „эволюция“. В этой науке должны рассматриваться законы движения корабля и способы изучения качеств каждого корабля. Также в этой науке должны рассматриваться правила маневрирования эскадр и даваться наставления для построений и перестроений. По сию минуту эволюция не составляла отдельной науки… Мы полагаем, что будет правильнее законы движения корабля и эскадр выделить в отдельную науку — эволюцию»[114].

Однако ни Макаров, ни его предшественник адмирал Бутаков не употребляли еще выражения «тактическое маневрирование». Бутаков, например, называл тактическое маневрирование «пароходной тактикой». Термин «тактическое маневрирование» был введен в употребление лишь в период первой мировой войны.

Макаров придавал тактическому маневрированию огромное значение и решительно парировал всякие заявления о том, что маневрирование в бою — дело крайне трудное и что моряку в бою не до маневров. «Если в прежнее время, — говорил

Макаров, — суда могли маневрировать под парусами, когда надо было тянуть сотни разных снастей, то можно ли сомневаться, что теперь, когда все управление кораблем сведено к двум ручкам, нельзя маневрировать под огнем? Мы думаем, что маневрировать можно и с такою же безукоризненностью, как на маневрах мирного времени»[115].

Макаров настаивал на введении в морских учебных заведениях обязательного курса маневрирования и рекомендовал даже ряд специальных упражнений, выполнение которых развивает у офицера морской глазомер и расторопность. При этом Макаров вспоминал своего учителя адмирала Г. И. Бутакова, который, организуя практическое занятие по маневрированию, заставлял корабли ходить по рейду, описывая вокруг стоящих судов различной формы кривые.

Переходя к рассмотрению свободного маневрирования целых эскадр, Макаров рекомендовал практиковаться в артиллерийской стрельбе по подвижным щитам. Этот способ Макаров испытал еще в 1890 году, во время плавания на «Петре Великом», и считал его вполне целесообразным.

В еще большей степени проявилась изобретательность и способность Макарова предвидеть различные положения в морском бою в его инструкции, составленной им в 1904 году для кораблей Тихоокеанской эскадры.

Еще в инструкции 1896 года, а также в порт-артурской инструкции ясно и четко указывалось, как должен маневрировать командир корабля при уклонении от торпеды, при удержании выгодной позиции, при нанесении таранного удара, при ночной торпедной атаке, во время боевого траления и т. д. В «Тактике» же Макаров рассматривает ряд специальных вопросов тактического маневрирования. Наиболее значительным из них является весьма важный в практике морского боя маневр охвата противника, идущего в строе кильватера и фронта; кроме того, Макаров занимается исследованием условий маневрирования при нанесении противнику таранного удара и условий встречи торпеды с целью. В последнем вопросе Макаров очень близко подошел к основному понятию тактического маневрирования, лежащего в основе всех решаемых в маневрировании задач, — понятию «окружность встреч», но не сформулировал его.

Обобщая все сказанное выше по вопросу о тактическом маневрировании, без всякого преувеличения можно сказать, что тактическое маневрирование в русском флоте в конце XIX — начале XX века находилось на более высоком уровне, чем даже во флоте такой морской державы, как Англия.

В периоды командования эскадрами Макаров никогда не

упускал случая потренировать командный состав в самых сложных маневренных упражнениях и одновременно бывал озабочен изысканием различных противоаварийных средств на случай возможных столкновений кораблей во время маневрирования. Среди таких средств, предложенных Макаровым, видное место занимал так называемый «намордник», то есть сплетенный из матов и тросов кранец, который надевался на форштевень для того, чтобы или сделать удар безопасным, или по крайней мере ослабить его. Находясь на рейде, особенно в иностранных портах, Макаров имел обыкновение надевать на таран корабля «намордник». Об этом изобретении Макарова в иностранных флотах не знали, и только случай сделал его достоянием всех. Произошло это так. В 1895 году эскадра Макарова стояла в Гонконге, и Макаров держал контр-адмиральский флаг на броненосце «Император Николай I». В это время на рейд вошел английский крейсер «Графтон». Командир крейсера так неудачно проделал маневр, что английский корабль едва не навалился на форштевень русского броненосца. Когда крейсер стал на якорь, командир прибыл с извинениями к Макарову. «Я находился все время наверху и был совершенно спокоен, что мой корабль не пострадает, так как на его таране надет намордник», — отвечал Макаров. Англичанин не понял, что это такое, и Макарову пришлось объяснить. Кончилось тем, что Макаров здесь же в Гонконге прочел об этом своем изобретении доклад для командиров иностранных кораблей.

Изобретения Макарова в области минного дела, впоследствии разработанные и усовершенствованные, получили широкое признание далеко за пределами России.

Обобщая опыт русско-турецкой войны 1877-1878 гг., Макаров писал: «Развитие минного и механического дела совершенно опрокидывает все сложившиеся временем понятия о боевой силе судов. Покамест артиллерия была единственным оружием для боя, до тех пор суда большие были всегда сильнее судов малых. Когда мины начали входить в употребление, тогда малые суда получили такие средства, которые в некотором отношении делают их сильнее больших… Блокада берегов не может быть так действительна теперь, как она была в прежние время — блокирующему флоту очень трудно будет держаться ночью у входов на рейды из опасения подвергнуться ночной атаке миноносцев. Следовательно, прорыв блокады будет возможен… В настоящее время даже очень сильному флоту весьма трудно достигнуть полного преобладания на море»[116].

Макаровым впервые была испытана самодвижущаяся мина (торпеда) и сконструирован специальный аппарат для торпедной

стрельбы[117]. И датой рождения в русском флоте торпедного катера следует считать памятную ночь на 16 декабря 1877 года, когда катерами с парохода «Великий князь Константин» были атакованы турецкие броненосцы, стоявшие на Батумском рейде.

Макаров сам разработал и тактические условия ведения минной войны. Необходимость действовать в ночное время, в темноте, представляла, пожалуй, наибольшую трудность. Нужно было тихо и незаметно подкрасться к неприятелю всей группой катеров и стремительно броситься в атаку. Вероятность столкновения и других аварий вынуждала к особой осторожности, требовала хладнокровия и стойкости экипажа. Быстрота нападения и стремительный обратный отход в базу являлись важнейшим условием успешного завершения предпринятой атаки.

Добиваясь максимального успеха действий катеров, Макаров разработал проект минного катера, развивавшего огромную по тому времени скорость в 25-30 узлов. Воображение изобретателя уже рисовало картину нападения такого катера на неприятеля не только ночью, но и днем. Однако по не зависящим от Макарова чисто техническим причинам ему не удалось претворить в жизнь свой замысел. Быстроходный катер был принят на вооружение флота только спустя сорок лет после появления первого проекта, разработанного пионером этого вида современного минно-торпедного оружия — Макаровым.

Макаров вполне ясно представлял себе значение минно-торпедного оружия в будущем. «Никакие средства, никакие затраты на развитие минного дела, — писал он, — не могут считаться чрезмерными. По моему мнению, в будущих наших войнах минам суждено будет играть громадную роль»[118]. Минное вооружение, по мнению Макарова, должно быть принадлежностью каждого боевого корабля.

На протяжении всей своей деятельности Макаров не переставал изучать минно-торпедное дело и вносить различные усовершенствования в минное оружие. В бою минным оружием приходится пользоваться в самых различных условиях и чаще всего на ходу. И Макаров, изучая движение торпеды при стрельбе во время хода корабля, выяснял, каков будет угол отклонения ее от правильного пути на разных скоростях. Многократные, настойчивые упражнения позволили ему добиться весьма высоких результатов при стрельбе на ходу из носового аппарата: торпеда точно попадала в цель.

В иностранных флотах на торпеду смотрели только как на оружие ближнего боя. Специалист по минному делу лейтенант Елисеев, командированный в 1898 году на завод Уайтхеда, писал

из Фиуме: «Насколько я мог заключить из разговоров с иностранными офицерами, так они относятся скептически к идее стрельбы на дальние расстояния. В то время как у нас ведутся опыты в этом направлении».

Макаров считал, что стрельба торпедами на дальние расстояния вполне возможна. «Стрельба минами на дальние расстояния, — писал он в своей „Тактике“, — может принести большую пользу в бою, а потому действие мин должно изучаться на все дистанции, до каких могут достигнуть». Благодаря инициативе Макарова в русском флоте уже с 1896 года стали проводиться опыты по увеличению дальности хода принятых на вооружение торпед. В 1899 году в Балтийском флоте (на Ревельском рейде) проводились минные испытания, программа которых включала такой пункт: «Продолжать опыты стрельбы на дальние расстояния минами образцов 1894/97гг. с приборами Обри, задавшись условием, чтобы скорость хода мины была равной 20 узлам, найти предельные, большие расстояния для перечисленных образцов мин»[119]. Результаты опытов оказались блестящими. Если до предложенных Макаровым опытов не только в русском флоте, но и во флотах других стран дальность хода торпеды не превышала 3 кабельтов (550 м), то в 1900 году дальность стрельбы торпедами в России была равна уже 10 кабельтовым, то есть 1852 метрам.

Понимая, что при стрельбе одиночными торпедами нельзя рассчитывать на стопроцентное попадание в цель, Макаров первый предложил способ так называемой залповой стрельбы, которая резко повышала вероятность поражения цели. Расчет Макарова был до крайности прост: если миноносцы выпустят одновременно двадцать торпед, то попадание пяти-семи из них в цель более чем вероятно.

Макарову принадлежит мысль использования в бою разнородных сил флота, что, как известно, составляет основу современного морского боя. Предложение Макарова касалось тактического взаимодействия миноносцев с крупными артиллерийскими кораблями. «Миноносцы, — писал он, — должны ослабить неприятельскую эскадру ранее, чем мы с ней вступим в артиллерийский бой. Минная атака в этих условиях, разумеется, будет более трудной, и, вероятно, большое число миноносцев будет потеряно, но результатом может быть действительное ослабление неприятельской эскадры»[120].

В своих трудах Макаров подробно разбирает различные моменты боя, когда помощь миноносцев может оказаться наиболее действенной. «Атака миноносцев, — писал он, — будет успешнее, когда у неприятеля уже подбита часть его мелкой

артиллерии; также благоприятный момент представляется, если судно имеет подбитую машину или руль и не может отвернуться от атаки. Но лихая атака миноносцев может иметь решающее значение на ход сражения и в ранний период боя…»[121].

В бою с артиллерийскими кораблями Макаров видел задачу миноносцев и в наступательных действиях, и в отражении атак противника. При наступлении миноносцы, по его мнению, должны ослаблять силы противника торпедными ударами то его кораблям, в случае же обороны на них возлагается борьба с контрминоносцами. Особенно ценной Макаров считал атаку миноносцев в конце боя с целью преследования противника и окончательного уничтожения его сил.

Макаров требовал от командиров миноносцев смелых и решительных действий. В ночной атаке, например, указывал он, все предосторожности должны быть отброшены; лишь только миноносец приблизится к неприятельскому кораблю на дистанцию, позволяющую ему начать атаку, не прекращать ее до тех пор, пока она не будет доведена до успешного завершения.

Значительны заслуги Макарова и в разработке вопросов, связанных с постановкой мин заграждения, как для обороны отечественных вод, так и с целью активного использования их у неприятельских берегов. Еще во время кругосветного плавания на «Витязе» в 1886 — 1889 гг. Макаров много времени посвятил тренировке экипажа корвета в быстрой и безопасной постановке мин заграждения непосредственно с корабля. При постановке мин Макаров учитывал различные факторы, так или иначе влияющие на успех выполнения задания, — ветер, течение и пр. Все это было учтено впоследствии в своде правил минной службы.

Деморализующее влияние мин заграждения на противника очевидно. Однако опыт говорит, что иногда противник, не считаясь с жертвами, форсирует важные для него в стратегическом отношении преграды. Учитывая это, Макаров указывал, что минное заграждение не служит гарантией безопасности побережья и должно защищаться как береговой артиллерией, так и сторожевыми судами, в противном случае противник может вытралить и уничтожить мины. «Прикрытие артиллерией минного заграждения, — писал Макаров, — есть самое главное условие, которым должно руководствоваться при выборе места для минного заграждения»[122].

Еще во время русско-турецкой войны 1877-1878 гг. Макаров приобрел немалый опыт в постановке минных заграждений. Приступив к командованию Тихоокеанским флотом, Макаров решал не ограничиваться постановкой минных заграждений в порт-артурских водах, а минировать также подходы к

неприятельским портам и прежде всего к таким важным центрам, как Иокогама, Нагасаки и Симоносеки. Макаров разработал планы минных постановок и во многом подготовился к их осуществлению, но преждевременная смерть не позволила осуществить их.

В Порт-Артуре Макаров впервые организовал в широком масштабе траление подходов к берегам. До вступления Макарова в командование флотом в Порт-Артуре этому не придавали значения. Переоборудованные Макаровым в специальные тральщики два минных крейсера — «Всадник» и «Гайдамак» — были первыми в мире судами этого типа.

Успешные действия минных катеров на Черном море и в устье Дуная во время русско-турецкой войны 1877— 1878 гг. дали мощный толчок развитию минного флота в России. Русские миноноски, послужившие образцом для иностранных флотов, имели водоизмещение около 28 тонн, длину 71 фут, скорость хода 15 узлов. Сформированные в отдельные отряды, миноноски ежегодно с началом навигации уходили в плавание в шхеры, где изучали фарватеры. Вначале они были расписаны по отдельным кораблям флота и находились на положении судовых шлюпок. Но с 1885 года, по предложению Макарова, эти суда, называвшиеся тогда уже миноносцами, стали самостоятельными единицами на флоте, подобно крейсерам, фрегатам или канонерским лодкам.

Миноносцы типа «Батум» водоизмещением 60 тонн и еще более крупные миноносцы позднейшей постройки (водоизмещением до 100 тонн) стали плавать с эскадрами, действуя вдали от своих баз.

Таким образом, если первоначально мина была лишь средством обороны собственных берегов, то постепенно она превратилась в мощное оружие наступления. И большая заслуга в этом превращении, бесспорно, принадлежит Макарову.

С переходом к паровому броненосному флоту в морских кругах сложилось мнение, что пожар, возникший на железном корабле, не может принять сколько-нибудь значительных размеров. Макаров настойчиво предупреждал против этого заблуждения, говоря, что всякий пожар, где бы он ни возник, а на море в особенности, представляет серьезную опасность, если заранее не принять необходимых противопожарных мер. В своей «Тактике» Макаров перечисляет эти меры, считая главной освобождение корабля перед боем от всех ненужных во время боя деревянных и других воспламеняющихся предметов.

Опыт морской войны текущего столетия, включая и вторую мировую войну, убеждает нас в том, что Макаров был прав, но его весьма ценные указания не были учтены ни в русском, ни в

иностранных флотах. Из-за несоблюдения предложенных Макаровым мер русские корабли в Цусимском бою запылали как костры при первых же выстрелах неприятеля. По этой же причине совсем недавно, в конце 1942 года, во время боя между кораблями американского и японского флотов немалое число кораблей погибло от огня.

Касаясь будущего подводных лодок, появление которых привлекало всеобщее внимание, Макаров указывал, что с усовершенствованием двигателя район действий подводных лодок будет значительно расширен и что в морских войнах подводные лодки будут играть значительную роль, в особенности при всяких блокадах и вообще действиях у вражеских берегов. «Пока еще разработаны лодки в 100-200 тонн, которые на судно поднять нельзя, — писал Макаров, — …полагаю, что не представит больших затруднений разработать двенадцатитонную лодку, которая могла бы подыматься на боканцы. Таких лодок большие корабли могут иметь по две, и, следовательно, надо предусмотреть, что со временем подводные лодки могут принимать участие даже в сражениях на открытом море»[123].

Таким образом, Макаров впервые высказал мысль не только о возможности транспортировки подводных лодок боевыми кораблями, но и, что более важно, об участии их в сражениях в открытом море. Иными словами, Макаров первый подал идею о возможности тактического взаимодействия подводных лодок с надводными кораблями. Характерно, что все эти высказывания Макарова относятся ко времени, когда использование подводных лодок не только в открытом море, но и для нужд береговой обороны считалось трудно осуществимой проблемой.

Полностью подтвердилось и предвидение Макарова об использовании подводных лодок с целью блокады и вообще для действий против побережья противника. Во вторую мировую войну англичане использовали подводные лодки для разведки при подготовке высадки десанта на побережье Франции и Италии. С той же целью были использованы подводные лодки японцами и американцами во время десантных операций на различных островах Тихого океана.

Когда 24 февраля 1904 года Макаров прибыл в Порт-Артур и вступил в командование Тихоокеанским флотом, он уже располагал сведениями о наличии у японцев подводных лодок.

15 марта Макаров отдал по эскадре следующий приказ: «В случае, если с какого-нибудь судна или миноносца будет усмотрена подводная лодка, надо тотчас же поворачиваться к ней носом или кормой, чтобы представлять меньшую цель для мины Уайтхеда, а если виден след лодки, то и продолжать

поворачиваться, по мере ее движения».

Эта инструкция была первой в мире инструкцией по борьбе с подводными лодками.

Но Макаров отнюдь не считал, что борьба с вражескими подводными лодками должна ограничиться только обороной. Наряду с другими средствами он предлагал бороться с подводными лодками с помощью артиллерии и тарана. А когда в Балтийском флоте начали испытывать первую русскую подводную лодку современного типа, Макаров попросил срочно выслать ее в разобранном виде в Порт-Артур для участия в активных действиях против неприятеля. Но в морском министерстве эту просьбу расценили как очередное «сумасбродство» беспокойного адмирала и удовлетворить ее отказались.

Макаров был горячим сторонником практического применения радио на кораблях русского военно-морского флота. 30 июля 1902 года в газете «Русские ведомости» появилось даже сообщение о том, что главный командир Кронштадта С. О. Макаров разрабатывает проект организации на кораблях беспроволочного телеграфа. Однако этот проект Макарову осуществить не удалось: министерство не отпустило денег. Не дали денег Макарову даже на то, чтобы оборудовать радиоустановку на «Ермаке», хотя для этого требовались очень незначительные затраты.

Но Макаров упорно продолжал добиваться внедрения радио в практику русского военно-морского флота. Будучи назначен командующим Тихоокеанской эскадрой и находясь уже на пути в Порт-Артур, Степан Осипович 13 февраля 1904 года снова обратился с письмом к управляющему морским министерством, указывая на необходимость срочно установить на миноносных кораблях Тихоокеанской эскадры приборы беспроволочного телеграфирования, которые могли бы действовать на расстоянии не менее десяти миль. На этот раз в министерстве согласились с доводами Макарова. Морской технический комитет, учитывая, что на Дальнем Востоке начались военные действия, признал возможным немедленно приступить к изготовлению восемнадцати приборов для установки их на шестнадцати миноносцах и на крейсерах «Всадник» и «Гайдамак».

7 марта 1904 года, по прибытии в Порт-Артур, Макаров отдал приказ по эскадре, в котором подробно излагались способы использования радиоприемной аппаратуры кораблей для определения направления на противника. В приказе прямо говорилось, что «беспроволочный телеграф обнаруживает присутствие, а потому теперь же поставить телеграфирование это под контроль».

Мероприятия адмирала Макарова в области радиотелеграфной связи, осуществлявшиеся им полвека тому назад, способствовали тому, что вскоре на кораблях по радиосигналам научились не только узнавать о приближении противника, но подчас и расшифровывать его телеграммы.

Макаров хорошо знал военное наследство выдающегося русского полководца А. В. Суворова, внесшего ценнейший вклад в сокровищницу отечественной и мировой военной науки и доказавшего всему миру, что русская военно-теоретическая мысль не является пленницей иностранных влияний, что она оригинальна и вполне самобытна.

Влияние Суворова отразилось во многих положениях «Тактики» Макарова. Макаров указывал, что суворовские «три искусства» особенно необходимы для моряка. Глазомер — это хороший морской глаз, умение ориентироваться, ибо на войне моряк должен по отрывочным и зачастую неточным данным представить себе всю обстановку, чтобы быстро принять правильное решение.

Из суворовской системы обучения, считал Макаров, моряки могли бы почерпнуть для себя немало поучительного. Суворов хорошо понимал, что только маршировкой на плацу нельзя подготовить людей к войне, что еще в мирное время надо проводить маневры, которые возможно больше напоминали бы войну. Недаром Суворов говорил: «Тяжело в учении — легко в походе (то есть на войне); легко в учении — тяжело в походе».

Макаров понимал, что если от быстроты решений командира так много зависит в бою на сухопутном театре, то еще более необходимо это качество для моряка, ибо на корабле время считают часто секундами и долями секунды.

Макаров считал, что военный руководитель обязан знать военную историю не только своей страны, но и страны противника. Изучая военную деятельность английского адмирала Нельсона и полководческое искусство Наполеона, он дал им свою оригинальную характеристику.

Подобно своему предшественнику адмиралу Бутакову, Макаров был далек от раболепного преклонения перед иностранными авторитетами, как бы ни преклонялись перед ними консервативная часть офицеров флота и руководящие военные круги. Макаров подверг критике высказывания Мэхэна и Коломба и указал на беспочвенность теории «морской силы» первого и теории «господства на море» второго. Но эта критика Макарова носит несколько односторонний, классово ограниченный характер, он совершенно не касается идейно-политической основы воззрений Мэхэна и Коломба. Ошибкой

Макарова является также то, что он рассматривал войну на море в отрыве от общественно-экономического и технического развития страны. Политической основой теории Мэхэна — Коломба является откровенное оправдание стремления американо-английского империализма к мировому господству. Эта сторона теории осталась вне поля зрения Макарова. Ее сугубо реакционная сущность была полностью разоблачена лишь в наше время. Что же касается военно-тактических положений этой теории — «вечных принципов» морского боя и достижения господства на море методом генерального сражения или блокады, то здесь Макаров, опровергая измышления зарубежных специалистов, делает ряд метких замечаний, которые дают право считать русского адмирала первым флотоводцем-ученым, давшим правильную критику ложной теории «владения морем». «Два авторитета по стратегии — Мэхэн и Коломб, — писал Макаров, — говорят, что главной целью флота во время войны должно быть командование морем. До сих пор это понималось таким образом, что флот, командующий морем, беспрепятственно и совершенно открыто в нем плавает, в то время как его разбитый противник не смеет показаться из своих портов. Так ли это будет в настоящее время? Инструкции, имеющиеся по сему предмету, советуют этому победоносному флоту избегать ночью встреч с миноносцами своего противника и потому скрывать тщательно свои огни и ходить хорошим ходом. Если победоносный флот этого не сделает на ночь, то несколько единиц из его состава будут уничтожены в первую же ночь и может быть столько же в последующую. Моряки отчасти помирились с этой ненормальностью, но если бы все это изложить перед посторонним человеком, то он был бы поражен. Он, вероятно, переспросил бы несколько раз, так ли он понял и действительно ли ему сказали, что грозный флот должен прятаться от остатков разбитого им неприятеля».

Так остроумно высмеивал С. О. Макаров эту лжетеорию зарубежных военных авторитетов.

«Я лично не сторонник раболепного поклонения принципам… — писал он далее. — Заговорив о принципах вообще, позволю себе оказать еще раз, что к ним надо относиться осмотрительно… Я советую изучать такие почтенные труды, как труды Мэхэна и Коломба, но не считать, что выводы их, основанные на примерах парусной эпохи, безусловно верны в наш век машин и электричества… Причина, почему я проповедую такую крайне непопулярную мысль (подчеркнуто нами. — Б, О.), заключается в том, что материальная часть на флоте совершенно переменилась. Тактика исследует оружие, но оружие-то наше

совершенно иное, откуда история почти никаких указаний по тактике дать не может; между тем любители громких фраз постоянно твердят „на строго исторических началах“ и так этими фразами злоупотребляют, что многие начинают действительно искать тактические правила в истории»[124].

Макаров с величайшим уважением относился к истории. Он отводил ей важное место в системе знаний. Но никогда отжившее и вытесненное ходом событий не заслоняло от него настоящего. Боевой опыт флота прошлых эпох он отнюдь не считал образцом для флота своего времени. Поэтому он с полным основанием доказывал, что выводы Мэхэна и Коломба, подтверждаемые примерами из истории парусного флота, когда корабли в большой мере зависели от ветра, а в бою применялись такие приемы, как абордаж и брандеры, совершенно несостоятельны в век машинных двигателей и электрической энергии.

Макаров не дал развернутой критики взглядов Мэхэна и Коломба в целом. Однако несомненной заслугой его является то, что он очень ярко и убедительно доказал шаткость «в самых основаниях» важнейшего принципа доктрины Мэхэна — Коломба и этим заставил многих моряков отечественного и зарубежных флотов отказаться от общепризнанных до него лженаучных теорий.

Заслуга Макарова перед отечественным флотом заключается в том, что он первый, опираясь на опыт прошлого, наметил правильные пути развития военно-морского искусства, намного опередив свое время. Последующие войны показали жизненность многих положений, выдвинутых Макаровым в области военно-морского искусства. Это касается в одинаковой мере как теории, так и практики, как тактических приемов в бою, так и использования новых видов оружия — боевых средств флота. Макаров в течение всей своей жизни боролся за внедрение на флоте минно-торпедного оружия, за создание тактики его использования, за широкое применение для активных целей мин заграждения, за участие в эскадренном бою совместно с различного рода надводными кораблями подводных лодок, которые в то время еще только появлялись. Макаров предвосхитил и отчасти осуществил идею взаимодействия в бою артиллерийского и минно-торпедного оружия, предложил меры противолодочной обороны, разработал методы траления, оборудовав специально для этой цели военные корабли, использовал в целях разведки беспроволочный телеграф (радио). Все это и еще многое другое сделал адмирал Макаров для русского флота, опираясь на свой богатейший опыт.

На протяжении всей своей необычайно плодотворной военно-

морской деятельности Макаров и словом и делом доказывал, что боевые действия флота должны быть активно-наступательными, а не пассивно-оборонительными. В основе его воззрений как военного теоретика лежал принцип единства стратегии всех вооруженных сил государства, что только и могло, по его мнению, обеспечить успешный исход войны. Этот принцип был совершенно новым для того времени. Таким образом, Макаров предстает перед нами не только как замечательный моряк, но и как прогрессивный военный деятель в самом широком смысле этого слова.

Все сказанное дает нам право видеть в лице адмирала Макарова крупнейшего военного мыслителя дореволюционной России, передового стратега своего времени, одинаково сильного как в области теоретических обобщений, так и в применении их на практике.

В БОРЬБЕ СО ЛЬДАМИ

«…У нас есть корабль, который даст возможность сделать то, что не под силу ни одной нации и к чему нас нравственно обязывают старые традиции, географическое положение и величие самой России»

С. О. Макаров

Полярные страны с незапамятных времен привлекали к себе внимание людей. Никакие другие географические открытия и исследования не потребовали столько упорного труда, самопожертвования и энергии, не сопровождались таким количеством жертв, как открытия, совершенные в этой части земного шара. Но неудачи не останавливали смелых исследователей. Дежнев, Беринг, Малыгин, братья Лаптевы, Прончищев, Челюскин, Пахтусов, Циволька, Розмыслов и многие, многие другие явились продолжателями дела целой плеяды бесстрашных и славных, хотя и безвестных русских «ходоков на север», водивших туда свои утлые ладьи еще со времен древнего Новгорода[125].

Новая Земля издавна посещалась русскими поморами, которыми, по-видимому, и была открыта еще в XI веке, о чем свидетельствуют два креста, найденные голландским мореплавателем Виллемом Баренцом на северном острове Новой Земли в 1596 году.

Далекий Шпицберген, получивший широкую известность с 1596 года, после вторичного открытия его голландцами, фактически еще задолго до этого был хорошо знаком нашим поморам под именем Груманта. Поморы не только ежегодно ходили туда на промыслы, но и подолгу там жили; так, помор Старостин прожил на Груманте безвыездно тридцать семь лет.

Многие экспедиции снаряжались и отправлялись в северные моря, с задачей открыть новые морские пути и неизвестные земли, попытаться проникнуть к скрытому льдами загадочному Северному полюсу. Но редкая из этих экспедиций оканчивалась благополучно.

В XVIII веке выдающимся событием явилась русская Великая северная экспедиция, участники которой обследовали и нанесли на карту необозримые пространства сибирского побережья Ледовитого океана, открыли и описали новые земли и острова.

В конце первой половины XIX века особый интерес к полярным районам начинают проявлять англичане. Но мрачная эпопея Франклина, трагически погибшего со всеми своими спутниками, произвела в Европе столь сильное впечатление, что интерес к исследованию Севера надолго угас.

Только в конце XIX столетия экспедиция мужественного норвежского ученого и полярного исследователя Фритьофа Нансена к Северному полюсу (1893-1896гг.) снова пробудила интерес исследователей к Северу.

Не удивительно, что и Макаров, всегда живо отзывавшийся на все, что имело отношение к морю, заинтересовался проектом Нансена еще в 1892 году, когда готовилась его экспедиция.

Макаров не был согласен с Нансеном, считавшим, что достичь Северного полюса удобнее всего, дрейфуя на вмерзшем в лед корабле, и задумался над тем, как можно достигнуть этой цели более простым и надежным способом. Но постоянно отвлекаемый другими делами, он на время вынужден был отложить решение заинтересовавшей его проблемы.

Зимою 1892 года, возвращаясь домой после заседания в Географическом обществе, где обсуждался проект Нансена, Макаров был заметно возбужден и, обращаясь к своему спутнику Ф. Ф. Врангелю, сказал: «Я знаю, как можно достигнуть Северного полюса, но прошу вас об этом пока никому не говорить: надо построить ледокол такой силы, чтобы он мог ломать полярные льды. В восточной части Ледовитого океана нет льдов ледникового происхождения, а следовательно, ломать такой лед можно, нужно только построить ледокол достаточной силы. Это потребует миллионов, но это выполнимо»[126].

С той поры мысль о ледоколе неотступно преследовала Макарова. Он пользовался всяким случаем, чтобы обогатить свои познания об арктических странах, собирал сведения о полярных льдах, их свойствах и особенностях, изучал литературу об Арктике и описания полярных путешествий.

Макаров предвидел огромные затруднения в осуществлении своей идеи и понимал, что предстоит борьба, ибо нужен был очень веский предлог для оправдания больших затрат на постройку ледокола. И Макаров решил, что самым подходящим предлогом может послужить сама экспедиция Нансена. Если от Нансена в течение трех лет не последует никаких вестей, это позволит выступить с предложением идти на выручку или на поиски следов пропавшей экспедиции. Однако Нансен благополучно вернулся после трехлетнего дрейфа. «Возвращение Нансена и „Фрама“, — замечает Макаров, — лишило меня того предлога, который мог дать возможность собрать средства к

постройке ледокола, и мне пришлось придумать другой мотив, на этот раз чисто коммерческий».

3 января 1897 года Макаров подал морскому министру записку, в которой высказывал следующие соображения: «Полагаю, что при помощи ледокола можно открыть правильные товарные рейсы с рекой Енисей… Также считаю возможным с ледоколом пройти к Северному полюсу и составить карты всех неописанных еще мест Северного Ледовитого океана… Содержание большого ледокола на Ледовитом океане может иметь и стратегическое значение, дав возможность нам при нужде передвинуть флот в Тихий океан кратчайшим и безопаснейшим в военном отношении путем…»

Но даже последний аргумент, который, казалось бы, должен был заинтересовать морского министра, не произвел на него впечатления. «Морское министерство никоим образом не может оказать содействие адмиралу ни денежными средствами, ни тем более готовыми судами, которыми русский военный флот вовсе не так богат, чтобы жертвовать их для ученых, к тому же проблематических задач», — так ответил морокой министр Макарову.

После этой первой попытки получить от правительства средства на строительство ледокола Макаров решил действовать иным путем. Вскоре он добился разрешений прочесть доклад в конференц-зале Академии наук академикам, профессорам и инженерам на тему о постройке мощного ледокола для плавания к устьям Оби и Енисея и в Финском заливе. В своем докладе Макаров только вскользь коснулся идеи достижения полюса, но зато подробно остановился на метеорологических, магнитных и других научных наблюдениях, которые можно вести в Северном Ледовитом океане при наличии ледокола, что вызвало большой интерес у ученых и прежде всего у присутствовавшего на докладе профессора Д. И. Менделеева.

Лекция Макарова имела успех. Почувствовав некоторую почву под ногами, он решил действовать смелее, искать поддержки в широких кругах общества. 30 мая 1898 года в Мраморном дворце состоялось экстренное заседание Географического общества, на котором Макаров повторил свой доклад. Послушать адмирала явились ученые, инженеры, офицеры, писатели, моряки военного и торгового флотов, представители печати. Для большей убедительности Макаров иллюстрировал лекцию картами, чертежами, картинами и моделями ледоколов. Со вступительным словом выступил Ф. Ф. Врангель, который ознакомил аудиторию с историей полярных исследований и природой Ледовитого океана. Сам же Макаров

рассказал о там, действительно ли успехи техники дают возможность пробраться в северные широты не только на собаках, но и при помощи сильных машин, которыми человечество располагает для своих нужд.

«К северному полюсу — напролом!» Так Макаров назвал свою лекцию. «Дело ледоколов, — говорил он, — то есть таких пароходов, которые ломают лед, есть дело новое. Однако то, что мысль новая, не может еще служить доказательством, что эта мысль неверная. Нужно считаться с цифрами, взвесить все, что дала техника в этом отношении, и тогда только решить вопрос — действительно ли льды Ледовитого океана могут быть взламываемы или же техника не доросла еще до этого?»

Затем Макаров отметил, что «дело ледоколов» зародилось в России. Позже, правда, другие нации опередили Россию, «но, может быть, — оказал он, — мы опять сумеем опередить их, если примемся за дело».

Первым человеком, который предложил бороться со льдам силой самих судов, был Петр I. Еще во время осады Выборга в 1710 году он приказал трем кораблям русской эскадры — «Лизет», «Дегасу» и «Фениксу» — пробиваться к уносимым в море другим кораблям, чтобы спасти их, а сам в течение всей ночи испытывал всевозможные способы борьбы со льдом.

Макаров напомнил в своей лекции и о кронштадтском купце Бритневе, вплоть до глубокой осени поддерживавшем пароходные рейсы между Кронштадтом и Ораниенбаумом. Желая продлить навигацию хотя бы на несколько дней, Бритнев построил пароход, носовая часть которого была устроена так, чтобы пароход с хода мог влезать на льдины и продавливать их своею тяжестью. Этот пароход сделал то, что невозможно было сделать никакими иными средствами: пароходное сообщение между Кронштадтом и материком удалось продлить на несколько недель. А через год Бритнев по собственным чертежам построил еще более усовершенствованный ледокол. Однако идея Бритнева не привлекла тогда внимания.

В 1871 году по всей Европе установилась чрезвычайно суровая зима. Не замерзавшие ранее порты покрылись льдом. В Гамбурге мороз в течение одной ночи оковал порт настолько сильно, что стоявшие у причалов пароходы вмерзли в лед. Это застало всех врасплох. Торговые кампании несли огромные убытки. Тут-то гамбургские моряки, поддерживавшие рейсы с Кронштадтом, вспомнили о ледоколах Бритнева. В ту же зиму немецкие инженеры отправились в Кронштадт, чтобы на месте изучить конструкцию ледокольчиков Бритнева. И вскоре по типу бритневских самодельных ледоколов в Гамбурге был построен

более мощный ледокольный пароход, с помощью которого навигация в Гамбургском порту поддерживалась круглый год.

Вскоре ледоколы появляются почти во всех портах Балтийского и Северного морей, где они оказывают судам незаменимую помощь. Россия также строит ледоколы, но уже по типу гамбургских. Они появляются в Ревеле, Николаеве и Владивостоке. Из Европы эта идея перекочевывает в Америку, на Великие озера, и в Канаду. Такова была судьба изобретения скромного кронштадтского купца Бритнева.

В своей лекции в Мраморном дворце Макаров рассказал не только об изобретении Бритнева, но и о ледоколах того времени, плававших на озере Мичиган. Он приводил массу фактов, примеров и цифр и доказывал, что России необходимо иметь мощные ледоколы.

Постройка больших ледоколов, говорил Макаров, вызывается как потребностями науки, так и практическими целями. «Самой природой Россия поставлена в исключительные условия. Почти все ее моря замерзают зимой, а Ледовитый океан покрыт льдом и в летнее время. Ни одна нация не заинтересована в ледоколах столько, сколько Россия. Природа заковала наши моря льдами, но техника даст теперь огромные средства, и надо признать, что в настоящее время ледяной покров не представляет более непреодолимого препятствия к судоходству».

Горячий сторонник планомерного изучения наших полярных окраин, Макаров утверждал, что ни дальнейшее изучение отдаленных районов Арктики, ни, в частности, плавание в Карском море немыслимы без деятельной помощи мощного ледокола. Увлечение Макарова идеей ледокола было настолько велико, что он вначале доказывал возможность достичь на ледоколе даже Северного полюса, идя «напролом». Как военный моряк, Макаров прекрасно сознавал также всю важность для России освоения морского пути из Кронштадта в дальневосточные порты через северные моря. А без помощи мощных ледоколов этот путь был невозможен.

В своем докладе Макаров поставил три проблемы:

1. Исследование всего Ледовитого океана, огромные пространства которого не только не были изучены, но даже ни разу еще не посещались путешественниками.

2. Открытие регулярного грузового пароходного сообщения с Обью и Енисеем в летнее время.

3. Открытие регулярного грузового пароходного сообщения в зимнее время между русскими портами в Балтийском море, включая и Петербург.

Макаров считал, что с помощью двух ледоколов по 6000 тонн

водоизмещением каждый и с машинами по 10 000 лошадиных сил все три цели могут быть достигнуты.

Лекция Макарова имела большой успех. Он привлек, наконец, внимание к своему проекту не только широких Кругов общественности, но и, что было очень важно, правительственных кругов. В петербургских и провинциальных газетах были напечатаны подробные отчеты о лекции. Она была издана отдельной брошюрой, что еще больше способствовало популяризации дела. Доброжелатели Макарова стали присылать ему сочувственные письма. Один из корреспондентов предложил организовать всенародную подписку на постройку ледокола. По просьбе членов Географического общества и Кронштадтского морского собрания лекция была повторена в этих учреждениях. Макаров торжествовал. Но до практического осуществления проекта было еще далеко.

Проектом Макарова заинтересовался министр финансов Витте, который сразу понял, что осуществление этого проекта сулит большие выгоды морской торговле. Проект Макарова был поддержан и Д. И. Менделеевым, к которому Витте обратился за консультацией. Благожелательный отзыв Менделеева имел решающее значение. Витте обещал финансовую поддержку, но высказал пожелание, чтобы Макаров в ближайшую навигацию побывал в полярном плавании.

Вскоре состоялось свидание Макарова с Менделеевым. Они договорились по всем вопросам и составили министру докладную записку, в которой подробно объяснялась цель постройки будущего ледокола

Макаров охотно принял предложение Витте относительно экспедиции в Карское море и в Сибирь и, получив от морского министерства отпуск, стал собираться в путь. Он предполагал отправиться в плавание на крейсере первого ранга «Минин», уже устаревшем как боевой корабль, но обшитом броней и обладавшем сильной машиной, что вполне подходило бы для плавания в арктических широтах. Однако морское министерство, подозрительно относившееся к любой «затее» Макарова, категорически отказалось предоставить для этой цели крейсер.

И все же в июне 1897 года Макаров отправился в путь. Ехал он через Швецию. Прибыв в Стокгольм, Макаров решил повидаться с крупнейшим знатоком полярных льдов профессором Норденшельдом. Норденшельд приветствовал идею создания мощного ледокола и подтвердил выводы Макарова об условиях образования полярных льдов.

— Я не вижу причин, — сказал Норденшельд Макарову, — почему было бы невозможно с помощью сильных ледоколов

разбивать льды в Ледовитом океане.

Затем Макаров выехал в Норвегию, где он должен был сесть на пароход. В Гаммерфесте[127] Макаров встретился с капитаном Отто Свердрупом, бывшим командиром нансеновского «Фрама». Оказалось, что Свердруп и есть капитан парохода «Лафотен», который отправляется в очередной рейс на Шпицберген. Макаров решил сходить на Шпицберген на «Лафонтене». В продолжение шести дней, находясь на «Лафонтене», Макаров неоднократно разговаривал со Свердрупом, который рассказывал, что ледяной покров Ледовитого океана, как ему неоднократно пришлось наблюдать, даже в начале лета не представляет собою сплошного поля, а состоит из отдельных островов большей или меньшей величины, и что вообще летние полярные льды по большей части весьма слабы. В доказательство Свердруп рассказал о том, как однажды «Фрам», имевший машину всего в 200 лошадиных сил, решил пробиваться сквозь льды и благополучно одолел пространство в 180 миль. И Макаров записал в своем дневнике, что он все более и более убеждается в полной возможности плаваний в Ледовитом океане, в особенности летом.

Вернувшись в Гаммерфест, Макаров застал ожидавший его пароход «Иоанн Кронштадтский», на котором он 14 июля 1897 года и отправился через Карское море к Енисею. По пути к «Иоанну Кронштадтскому» присоединилась целая флотилия английских судов, ежегодно доставлявшая грузы к Енисею.

Караван судов отправился из Вардэ 7 августа и, нигде по пути не встречая льдов, через четверо суток вошел в устье Енисея. Опыта плавания в ледовых условиях, как этого ему хотелось, Макаров по существу не получил, так как навигация 1897 пода в ледовом отношении была на редкость благоприятна. Однако сведения, собранные им от бывалых моряков об условиях плавания во льдах, были чрезвычайно ценны.

Когда «ледовое» плавание закончилось, Макаров сел в Гольчихе на пароход «Дельфин» и отправился вверх по Енисею. Он посетил Енисейск, затем Красноярск, потом по пути из Сибири побывал в Томске, Тобольске, Тюмени. Пользуясь случаем, Макаров всюду выступал с докладами о перспективе развития Северного морского пути и в связи с этим — о значении ледоколов. Местные купцы сочувственно относились к планам Макарова, но денег на постройку ледокола не дали.

Сибирская экспедиция продолжалась два с половиной месяца. 19 сентября 1897 года Макаров вернулся в Петербург.

Живой отклик, который повсюду нашли выступления Макарова, газетные статьи и заметки, частные разговоры — все это служило доказательством, что речь идет о действительно

полезном и нужном для государства деле.

Мысль Макарова о возможности переброски с помощью ледоколов военного флота Северным морским путем в Тихий океан приобрела в связи с напряженной обстановкой на Дальнем Востоке особое значение. И Витте был настолько увлечен идеей Макарова, что впоследствии даже приписал себе инициативу самого дела. «В 1897г., а именно в конце этого года, был по моей инициативе заказан ледокол „Ермак“, — читаем мы в его мемуарах.

Предполагалось построить два ледокола. Но первоначально необходимо было убедиться, насколько правильными окажутся сделанные Макаровым расчеты. С этой целью решили построить пробный ледокол. Под председательством Макарова была создана комиссия для выработки технических условий, которым должен удовлетворять ледокол. В комиссию вошли Д. И. Менделеев, инженеры Янковский и Рунеберг, Ф. Ф. Врангель и другие. Среди членов комиссии не было ни одного полярника, а потому, по настоянию Макарова, был приглашен из Норвегии недавний его спутник в плавании на Шпицберген капитан Свердруп. Подробно обсудив технические условия, которым должен был удовлетворять будущий ледокол, комиссия предложила привлечь к участию в конкурсе три крупнейшие европейские судостроительные фирмы: немецкую «Шихау» в Эльбинге, датскую «Бурмейстер» в Копенгагене и английскую «Армстронг» в Ньюкасле[128]. Из присланных вскоре проектов лучшим оказался английский проект. Деньги на постройку фирма запросила не маленькие — 1 500 000 рублей, но обещала опустить ледокол на воду через десять месяцев. Помимо этого, фирма «Армстронг» предусматривала увеличение запасов угля на ледоколе сверх конкурсных условии с помощью спроектированного дополнительного бункера. Комиссия решила передать заказ фирме «Армстронг». На Макарова возлагалось заключение договора, наблюдение за постройкой и детальная разработка чертежей и спецификаций.

Дело было новое, и Макаров сознавал всю ответственность, которую он брал на себя, утверждая, что его детище сможет стать покорителем Арктики. Недругов во флоте было у него немало. Малейшая неудача, ничтожное упущение могли опорочить его идею, разрушить с таким трудам начатое дело. Желая обезопасить себя от неприятностей, Макаров установил самый жесткий контроль за работой верфи. Он был настолько требователен, что несколько раз дело доходило чуть не до разрыва. Но фирма, не желая упустить выгодный заказ, уступала справедливым требованиям адмирала. Хотя проектирование

отдельных деталей было предоставлено заводу, тем не менее Макаров все главные чертежи просматривал лично.

Разумеется, корабль, которому предстояло прокладывать путь в тяжелых арктических льдах, должен был отличаться особой прочностью. Но принятые в кораблестроении нормы прочности не гарантировали корабль от повреждений и пробоин. Забота о непотопляемости корабля путем устройства в нем водонепроницаемых переборок была поэтому одной из самых насущных. При заключении контракта с заводом Армстронга было обусловлено, что, по требованию Макарова, все главные и второстепенные отделения будут опробованы заполнением их водою до уровня верхней палубы[129].

Верфь выполняла все требования Макарова, понимая, что если с ее стапелей будет спущен первый в мире мощный ледокол, то это принесет ей не только славу, но и новые выгодные заказы.

При заключении договора Макаров добился права производить испытания ледокола в любой части Ледовитого океана. По условиям ледокол во время пробы можно было направлять на лед с полного хода.

В феврале 1898 года Макаров вторично отправился в Англию, чтобы следить за постройкой. Одновременно он воспользовался поездкой за границу, чтобы ознакомиться с работой и конструкцией наиболее примечательных ледоколов в Европе и Америке.

Когда на обратном пути Макаров вновь посетил Ньюкасл, он увидел, что огромное днище будущего ледокола уже выложено во всю длину, высоко вздымаются с обеих сторон шпангоуты[130], подвозятся гигантские стальные плиты для обшивки корпуса. С молотком в руках он обошел все днище, проверяя качество и прочность креплений.

1 апреля 1898 года Макаров вернулся в Петербург и вступил в обязанности командира Практической эскадры. А лишь только устье Невы и Финский залив освободились от льда, на Большой Кронштадтский рейд вышла в полном составе практическая эскадра Балтийского моря под флагом вице-адмирала Макарова. Дел и забот на эскадре было много, но думы о ледоколе по-прежнему не покидали Макарова. Прежде всего надо было кому-то поручить наблюдение за постройкой ледокола, установить неусыпный надзор за точным соблюдением всех договорных условий. Перебрав в памяти всех хорошо известных ему моряков, пригодных для выполнения этой нелегкой задачи, Макаров остановился на капитане 2 ранга Михаиле Петровиче Васильеве[131], энергичном, исполнительном моряке, на которою он мог положиться как на самого себя. По просьбе Макарова

Васильев был назначен командиром строящегося ледокола и отправился в Ньюкасл.

Вскоре встал вопрос о названии корабля, и Макаров предложил назвать его «Добрыня Никитич», но в конце концов утвердили другое название — «Ермак». Предполагалось, что стальной корабль так же успешно пройдет через сибирские ледовые морские окраины, как удалось сделать это легендарному землепроходцу на суше.

Несмотря на занятость, Макаров все же находил время для исследовательской работы. Мысль о том, что ледокол при плавании во льдах может получить пробоину, ни на минуту не покидала адмирала, и проблема непотопляемости корабля встала перед ним с новой силой. Макаров заказал цинковую модель ледокола «Ермак» с точно такими же водонепроницаемыми отделениями, как и на строившемся «Ермаке». По желанию можно было любое отделение заполнить водой и наблюдать, как это будет влиять на крен и дифферент корабля[132]. В качестве бассейна, в котором можно было производить испытания модели, использовалась ванна, имевшаяся на флагманском корабле. Опыты дали крайне интересные результаты. Так, выяснилось, что даже в том случае, когда водой заполняются три главных кормовых отсека, корма держится достаточно высоко над водой и корабль не тонет. Насколько эти исследования были важны, свидетельствует случай с «Ермаком» во время первого его пробного плавания в Арктику. «Ермак» получил серьезную пробоину, и носовое его отделение наполнилось водой. Но благодаря водонепроницаемым переборкам ледокол продолжал плавание во льдах и совершил благополучно длительный переход от Шпицбергена до Ньюкасла.

В середине сентября эскадра закончила плавание, и Макаров снова отправился в Ньюкасл. Постройка подходила к концу. Подобранная для «Ермака» команда уже находилась на судне. Макаров побывал на ледоколе решительно всюду, проверил каждое крепление, исследовал прочность водонепроницаемых переборок, изоляцию. «Весь ледокол бородой обмел!» — добродушно шутили матросы. Макаров пользовался огромным уважением среди строителей ледокола — инженеров, мастеров и рабочих, с восхищением отзывавшихся о глубоких знаниях русского адмирала в кораблестроительном искусстве. Особенно их удивляла быстрота, с которой Макаров выходил из таких затруднений, перед которыми становились в тупик опытные английские инженеры.

17 октября 1898 года, на месяц позже обусловленного срока, в присутствии огромной толпы зрителей расцвеченный флагами

«Ермак» стал медленно сползать со стапелей в воду. Спуск прошел благополучно.

Макаров не присутствовал при спуске. Только в декабре ему удалось отлучиться ненадолго из Петербурга в Ньюкасл. Началось испытание водонепроницаемых переборок на свободной воде. Отделения, в том числе котельное и машинное, наполнялись водой до уровня верхней палубы. Переборки выдержали испытания. После этого начались испытания корабля и механизмов. «Ермак» удовлетворил требованиям контракта, машины развили при пробе мощность в 11 960 индикаторных сил и дали ход в 15,9 узла[133]. Были испробованы и вспомогательные машины, установленные на случай аварии главных машин и отделенные от них переборками. Они дали скорость хода в 6,7 узла[134].

Особенно интересовали судостроителей мореходные качества «Ермака». Когда свежий ветер развел значительную волну, «Ермак» вышел в открытое море. Плоскодонный, с наклонными бортами, без килей ледокол закачался так сильно, что пришлось вернуться в гавань.

Макаров предвидел, что корабль подобной конструкции будет подвержен качке, но все же не думал, что качка будет столь сильна. Чтобы уменьшить качку, Макаров предложил установить поперек корабля особую водяную цистерну (камеру)[135]. Но насколько такая камера будет подходить к конструкции «Ермака» и какие она должна иметь размеры, было еще неясно.

Опыты велись с моделью «Ермака» в опытном морском бассейне в Петербурге и показали, что цистерна действительно уменьшает размахи корабля. Когда настоящая цистерна была установлена на «Ермаке» и он в свежую погоду вторично вышел на пробу, все убедились, что качка стала значительно слабее. По указаниям Макарова на «Ермаке» было сделано еще множество других конструктивных улучшений и приспособлений.

Заводские испытания «Ермака» были закончены, и 20 февраля 1899 года состоялась приемка. Предстояло самое главное: померяться силами со льдами. Подняв торговый флаг, «Ермак» 21 февраля вышел в море. Путь лежал в родной Кронштадт. В Северном море порядком потрепало. «Ермак» тяжело зарывался в волну, но качка была сравнительно легкой: цистерна помогала. Миновав мыс Скаген, ледокол через пролив Большой Бельт вошел в Балтийское море.

Вечером 28 февраля, когда «Ермак» находился недалеко от Ревеля, вахтенный доложил, что видит впереди полоску льдов. Утром на другой день вошли в оплошные ледяные поля. Стоя на мостике, Макаров напряженно следил за схваткой «Ермака» с

ледяной стихией. Еще в Ньюкасле до него дошли слухи, что нынче лед в Финском заливе очень тяжел. Такие сведения обязывали быть особенно внимательным и осторожным. Вначале лед легко уступал напору стального гиганта, шедшего со скоростью семи узлов. Но когда «Ермак» встретил на своем пути более толстый лед, продвижение замедлилось. Невдалеке от острова Гогланда «Ермак» принужден был остановиться. Дали задний ход, немного отошли и снова, полным ходом вперед, изо всей силы ударили в то же место. Но как ни бились, ничего не выходило. А ведь балтийские льды — не арктические. Что же будет в Арктике? — спрашивали себя все. Вспоминая об этом переходе, Макаров писал: «Все мы в это время были очень неопытны в деле ломки льда, и насколько было приятно новое впечатление хода по 7 узлов через толстые льды, настолько остановка ледокола произвела на всех тяжелое впечатление».

Чтобы выбраться из ледового плена, Макаров приказал накачать в носовое отделение воду. Расчет был такой: от тяжести воды нос осядет и обломает под собою лед; затем следует перекачать воду в кормовое отделение и дать полный ход назад, тогда нос будет освобожден и корабль сможет сдвинуться назад. Расчет Макарова оправдал себя. После перекачки воды «Ермак», к общей радости, действительно медленно пополз назад. Тогда отошли в сторону от труднопроходимого места и стали пробираться более легкими льдами, идя со скоростью шесть-семь узлов.

В Кронштадте в это время мало верили, что «Ермак», сокрушив лед, толщина которого в эту зиму была свыше метра, достигнет Большого Кронштадтского рейда. Но «Ермак», преодолевая сплошное ледяное поле, уверенно приближался к Кронштадту. По пути корабль встречали рыбаки, располагавшиеся на льду, как дома, — с будками, лошадьми, санями и собаками. Увидев ползущий во льдах пароход, люди бежали к нему и без устали кричали «ура».

К перекачиванию воды из носовой части в кормовую или с одного борта на другой приходилось прибегать неоднократно, так как ледокол часто застревал во льдах. Иногда, кроме этого, приходилось завозить ледовый якорь, закреплять его и затем подтягиваться на лебедке. Моряки быстро осваивали ледовое плавание. Сильные удары об лед, после которых «Ермак» часто останавливался, никого уже не беспокоили. Вода для перекачки была наготове. Быстро приступали к этой операции или завозили якорь и освобождали корабль. Прокладывали канал довольно медленно, идя со скоростью не более двух-трех узлов. Невдалеке от маяка Толбухин остановились, чтобы принять на борт лоцмана

из деревни Лебяжье. Впервые в истории мореходной практики лоцман подъехал к борту корабля на лошади, запряженной в сани.

Вдали виднелся Кронштадт. Там уже заметили приближение ледокола. Быстро разнеслась по городу волнующая весть. Люди массами стали стекаться на набережную. Обыкновенно при заходе в гавань большого парохода ему помогают несколько буксиров. «Ермаку» приходилось действовать вполне самостоятельно, притом в совсем не изученных еще условиях. Никто не знал, насколько крепок лед вблизи берега, как станет он ломаться, возможно ли по льду подать конец на берег, не будет ли зажат ледокол в воротах при входе в гавань и т. д. Возможны были всякие неожиданности.

Встреча ледокола началась гораздо раньше, чем предполагал Макаров. Лишь только «Ермак» прошел Толбухинский маяк, расположенный невдалеке от Кронштадта, к ледоколу подбежали на лыжах солдаты и приветствовали его криками «ура». Еще более был удивлен Макаров, когда увидел, что навстречу «Ермаку» двигались по льду толпы народа, причем многие ехали на лошадях и даже на велосипедах. Люди торопились взглянуть на корабль, который смело и уверенно прокладывал себе дорогу во льдах.

Пришлось уменьшить ход, чтобы людям, окружившим корабль, не нужно было бежать. «Ермак» ломал лед с глухим треском, легко, без малейшего усилия. Его могучий нос мягко, как в масло, врезался в лед и подбирал его под корпус, не производя вокруг трещин. За кормой извивался неширокий водный канал, заполненный разбитыми кусками льда. Толпа все росла. Всем хотелось рассмотреть самого творца «Ермака», стоявшего на верхнем мостике и отдававшего приказания. А Макаров в эту торжественную минуту больше всего опасался, как бы не произошло беды: а что, если лед не выдержит тысячной толпы и обломится. Но все обошлось благополучно. Подходя к Купеческим воротам, «Ермак» стал салютовать. Белые клубы порохового дыма вылетали то с правого, то с левого его борта. С расположенного на краю Купеческой гавани форта грянуло «ура». С «Ермака» отвечали тем же. С броненосца «Пересвет», стоявшего на швартовах у стоянки, доносились звуки духового оркестра, исполнявшего марш. Кронштадтская газета «Котлин» на следующий день поместила статью своего корреспондента. «…Все единодушно приветствовали новый блестящий подвиг человеческого ума и энергии, — писал корреспондент. — В каждом из присутствующих невольно поднималось чувство гордости за нас, русских, что из нашей среды нашлись люди, не

только способные делать теоретические выводы, но на деле доказывать и подтверждать идеи, открывающие новые горизонты… „Ермак“ уже не мечта, а совершившийся факт. Зрелище, увиденное нами вчера, было поистине грандиозное, о котором на всю жизнь сохранятся воспоминания».

Создатель «Ермака» получил множество приветственных телеграмм из различных городов России. Д. И. Менделеев так приветствовал его: «Лед, запирающий Петербург, Вы победили, поздравляю. Жду такого же успеха в полярных льдах. Профессор Менделеев».

Недолго отдыхал «Ермак» в Кронштадте. Вскоре же потребовалась его помощь, и притом самая неотложная. Около Ревеля затерло льдами одиннадцать пароходов. Вышедший к ним на помощь ревельский ледокол «Штадт Ревель» был также затерт. Пароходы и люди находились в серьезной опасности. «Ермаку» было поручено спасать пароходы. Когда ледокол приблизился к ним, стало ясно, что подойти прямым курсом невозможно, а потому Макаров решил разбить весь лед, который отделял пароходы от свободной воды. Для этого ледокол стал взламывать огромные глыбы льда, описывая вокруг каравана постепенно сужавшиеся круги. Маневр удался: когда «Ермак» закончил четвертый обход, лед разошелся, и пароходы вышли на свободную воду. «Это была очень красивая картина, и вся операция продолжалась полчаса», — с удовлетворением замечает Макаров. Утром следующего дня «Ермак» входил в Ревельскую гавань, за ним в кильватер тянулись двенадцать пароходов. Эффект, произведенный в городе этой операцией, был очень велик. Многолюдная толпа, высыпавшая на набережную, приветствовала возвращение каравана. Благодарностям со стороны городских властей не было конца. На «Ермак» явились депутации с подарками, произносились речи, устраивались банкеты. На одном из банкетов, устроенном в честь «Ермака», городской голова Ревеля Эрбе, благодаря за оказанную помощь, заметил, что в истории мореплавания имя Макарова будет записано золотыми буквами.

«Действия ледокола „Ермак“ под Ревелем, — отмечал Макаров, — были тогда новинкой для публики, и из Ревеля ежедневно телеграфное агентство посылало известия во все концы России о работе ледокола. Мне потом передавали люди, никогда меня не знавшие, что они в это время в газетах прежде всего искали новостей об „Ермаке“ и чувствовали себя разочарованными, если известий было мало или они были недостаточно полны».

«Ермак» действительно в это время был самой интересной

новостью. В достопамятный ревельский поход «Ермак» освободил в общей сложности двадцать девять пароходов. Это первое серьезное испытание ледокола принесло ему огромную популярность не только в России, но и за границей.

Население Петербурга выражало все более настойчивое желание познакомиться с ледоколом. Когда после ревельского похода Макаров прибыл в Кронштадт, решено было, что «Ермак» придет в Петербург.

Проход через морской канал представлял для «Ермака» нелегкую задачу. Войти в канал трудно было потому, что многие вехи, обозначающие фарватер, оказались сорванными льдом. Риск был большой. Лоцман посоветовал Макарову наиболее узкую, опасную часть фарватера пройти полным ходом. Это удалось.

Уже вечерело, когда «Ермак» плавно подходил к Николаевскому мосту. Освещенный лучами заходящего зимнего солнца, могучий корпус ледокола выглядел величественно. За «Ермаком» следовали четыре портовых парохода.

Восторг, с которым встречала «Ермака» в Петербурге многотысячная толпа, собравшаяся на набережных Невы, был необычаен. Всех охватило чувство гордости за русского моряка, сумевшего создать такой корабль, которому, как всем тогда казалось, не страшны никакие льды.

Тысячи людей побывали на ледоколе за время его стоянки на Неве. Никому не отказывали. Газеты были полны сообщениями и статьями о ледоколе и его создателе. Однако зачастую эти сообщения были преувеличенными, статьи неосновательными, а предположения о возможностях «Ермака», высказываемые в статьях, — фантастическими. Многим казалось, что при наличии такого мощного ледокола проблема полярного мореплавания разрешается просто, что открывается блестящая перспектива достигнуть Северного полюса, освоить путь через полюс во Владивосток, проложить морскую трассу вдоль сибирских берегов и выйти в Тихий океан и т. д.

Последствия подобных преувеличенных надежд сказались очень скоро. Стоило «Ермаку» во время пробных плаваний в Арктику потерпеть первую неудачу, как отношение к Макарову и «Ермаку» резко изменилось как в печати, так и в правительственных кругах.

Когда Макаров понял, что от него ждут каких-то сверхъестественных подвигов, он выступил со статьей, в которой разъяснил, что пути через Арктику еще не изведаны, арктические льды не изучены и никто никогда не испытывал прочность полярного льда в высоких широтах. Поэтому, не задаваясь грандиозными планами, необходимо предварительно испытать

«Ермака» в борьбе с тяжелыми арктическими льдами где-нибудь в районе Шпицбергена, на пути в Сибирь, во льдах Карского моря. Научную сторону экспедиции необходимо обставить возможно тщательнее, чтобы ученые различных специальностей могли во время плавания производить необходимые наблюдения. Макаров полагал также, что «Ермаку» следует идти в северные широты с расчетом, чтобы в течение одного навигационного периода вернуться назад тем же путем. Что же касается плавания Северным морским путем в Тихий океан, то Макаров считал, что один ледокол не сможет оправиться с этой задачей и что придется построить второй подобный корабль.

Заявление Макарова подействовало на многих, как холодный душ.

Как бы то ни было, предстояло испытать качества ледокола во льдах Ледовитого океана. План похода был такой: в середине мая, когда Балтийское море освободится от льдов, «Ермак» идет в Ньюкасл, где остается дней на десять. Здесь ледокол осматривают и готовят к полярному плаванию. В начале июня «Ермак» прибывает в Екатерининскую гавань в Кольском заливе и оттуда через Карское море идет на Енисей в сопровождении небольшого парохода финляндского пароходного общества, который должен обследовать мелководные места в устье Енисея. Закончив работу в Карском море, «Ермак» возвращается на Мурман, забирает полный груз угля и отправляется во льды на запад от Шпицбергена.

Когда проект был утвержден, Макаров начал готовиться к походу. Морское министерство взяло на себя обеспечение экспедиции продовольствием и дало на ледокол второй паровой катер. Одежду, охотничьи принадлежности, ледовые шлюпки, киносъемочный аппарат и многое другое пришлось купить на средства членов экспедиции. После этого Макаров принялся за организацию научной части экспедиции. Д. И. Менделеев, весьма сочувственно относившийся как лично к Макарову, так и к его идее использования ледокола, обещал помочь экспедиции в подборе научных работников и приобретении необходимых приборов.

Собираясь в поход, Макаров, как человек предусмотрительный, готовился ко всякого рода трудностям, почти неизбежным в новом, большом и никем еще не изведанном деле. Но никто и слышать не хотел о тех трудностях, которые могут встать перед «Ермаком» и его командиром. «Им и море по колено», — недовольно замечал по этому поводу Макаров. В газетах вдруг появилось сообщение, что ввиду отправления «Ермака» прямым рейсом во Владивосток письма на Дальний

Восток следует адресовать на «Ермак». Он-де быстрее их доставит по назначению. И письма стали поступать прямо на ледокол сотнями. Макаров вынужден был выступить с опровержением и разъяснить, что никакого плавания во Владивосток «Ермак» совершать не собирается.

Опасаясь новых недоразумений, Макаров решил поскорее отправиться в море. О своем выходе он сообщил всего лишь нескольким друзьям и знакомым.

Без всяких торжественных проводов «Ермак» 8 мая 1899 года вышел в далекое и трудное плавание.

В Ньюкасле техники завода Армстронга, тщательно осмотрев ледокол, сделали кое-какие исправления в корпусе корабля. Машины оказались в полной исправности. В Тромсе[136] ледокол прибыл 3 июня. Его ожидал здесь известный ученый геолог Э. В. Толль[137], приглашенный Макаровым для участия в плавании, и лоцман Ольсен, нанятый русской шпицбергенской градусной экспедицией для проводки «Ермака» на Шпицберген. Дело в том, что Макаров обещал оказать этой экспедиции помощь в проводке ее судов через шпицбергенский Стуре-фиорд. Однако к условленному сроку суда экспедиции не прибыли в Тромсе, а Макарову был дорог каждый день. К тому же лоцман Ольсен, хорошо знакомый со шпицбергенскими фиордами, сообщил Макарову, что для такого крупного корабля, как «Ермак», плавание в Стуре-фиорде представляет большую опасность, так как дно имеет там шхерный характер и неровные глубины. Макаров не смог поэтому оказать обещанной помощи академику Чернышеву[138], возглавлявшему шпицбергенскую градусную экспедицию. «Мне было крайне тяжело отказаться от содействия шпицбергенской экспедиции, — замечает Макаров, — но я не считал себя вправе рисковать „Ермаком“. Мой отказ вызвал целую бурю несправедливых негодований, и в газетах появились заметки, которых нельзя было ожидать от ученых людей».

4 июня «Ермак» вышел из Тромсе на Шпицберген. Свежий ветер развел крупную волну, но корабль держался превосходно. Три дня шли, не встречая льда. Лишь в ночь на 8 июня на широте 78 *о* 00' и долготе 9 *о* 52' появились первые льдины.

Предстояла серьезная схватка с полярным льдом. Все на корабле, и прежде всего сам Макаров, находились в приподнятом настроении, как перед сражением.

Почти всю ночь из адмиральской каюты раздавались гулкие равномерные шаги. Макаров волновался. Да и трудно было оставаться спокойным, когда назавтра «Ермаку» предстояло держать экзамен, от результатов которого зависело все его будущее.

В 5 часов утра Васильев постучался в каюту адмирала и доложил, что впереди показались сплошные льды. Макаров быстро вышел наверх и приказал поднять пары во всех котлах. Были изморозь и туман, дул умеренный ветер с юга и разводил порядочную зыбь. Сквозь клочья расползавшегося тумана кое-где просвечивали мощные льдины, о которые разбивался прибой.

После недолгих колебаний Макаров приказал полным ходом идти вперед.

Неожиданный сильный удар заставил многих упасть. Слегка покачиваясь, ледокол вполз на льдину, с оглушительным треском проломил ее и пошел дальше, ломая ледяную кору. Льды послушно раздвигались и пропускали «Ермака». Три могучих винта подгребали куски льда и пенили воду.

Лицо адмирала преобразилось до неузнаваемости. И тени суровости не было на нем теперь. Он поглаживал свою бороду и русые большие усы, глаза его, казалось, ласково улыбались.

— Так… так, Ермаша, так, родной! — вполголоса говорил он. — Наддай еще маленько… вот так… Не выдай!

В своем дневнике Макаров потом записал: «Первое впечатление было самое благоприятное: льды раздвигались и легко пропускали своего гостя!»

Так произошла первая встреча «Ермака» с полярными льдами.

Собравшиеся на палубе моряки с восхищением наблюдали поразительную по грандиозности и красоте картину. Мощный лед ярко-синего цвета с оглушительным треском разламывался от ударов ледокола, медленно продвигавшегося вперед, на огромные глыбы. Обмер одной из них показал, что толщина льда превосходила четыре метра.

От ударов о лед корабль вздрагивал, корпус его трясся, как в лихорадке. Это начинало несколько беспокоить адмирала. К тому же передний винт действовал как бы толчками и часто останавливался.

Разница между льдом, который «Ермак» крошил в Балтийском море, и полярными льдами огромная. В Балтике от ударов ледокола лед распадался на мелкие куски и собирался настолько густо, что корабль останавливался. Здесь же, в Арктике, лед раскалывался на отдельные глыбы, среди которых можно было двигаться, но зато толчки этих глыб были настолько сильны, что вызывали невольные опасения за целость корабля.

И тем не менее «Ермак» все глубже забирался в гущу торосистых ледяных полей. На корабле кипела работа. Весь научный персонал экспедиции был занят делом. Лейтенант Ислямов с инженером Цветковым доставали с различных глубин воду и измеряли ее температуру. Астроном Кудрявцев, он же

физик, определял удельный вес воды, а штурман Эльзингер, спустившись на лед, занялся распиловкой большой глыбы льда с целью выяснить ее крепость и структуру. Распилить глыбу было нелегко. На целых полчаса задержался «Ермак» на месте, пока был отпилен и поднят на палубу кусок льда весом в четыре тонны. Тут же художник Столица быстро наносил на полотно причудливые очертания торосов.

К Макарову подошел механик и несколько встревоженным голосом доложил, что обшивка корпуса сильно вибрирует и в нескольких местах показалась течь. Макаров приказал остановиться и направил капитана Васильева в трюм выяснить, в чем дело. Никаких повреждений обнаружено не было. Вероятно, течь появилась от вибрации и сотрясения корпуса при ударах о льдины. Когда «Ермак» выбрался изо льдов и вышел на свободную воду, течь прекратилась. Макаров приказал вновь войти во льды, «чтобы обстоятельнее прощупать, в чем заключаются недостатки ледокола». Вторичная проба дала те же результаты, с той лишь разницей, что течь значительно усилилась. Застопорили машину и занялись наблюдениями.

Как это ни было грустно, но Макаров все более убеждался, что «Ермак» не способен выдерживать толчки о полярный лед даже при малом ходе, а потому необходимо, прежде чем продолжать испытания корабля, сделать в его корпусе кое-какие улучшения. Макаров решил немедленно отправиться в Ньюкасл. Непредвиденные переделки в корабле срывали намеченную программу работ. Плавание в Карском море отменялось. Но иного выхода не было. Стараясь успокоить себя, Макаров заносит в дневник: «Ледокол идет вперед — и это главное. Если бы ледокол останавливался и не двигался ни вперед, ни назад, то над всем поднятым мною делом надо было бы поставить крест. К счастью, эти опасения не оправдались, а напротив, выяснилось, что полярный лед ломается хорошо на большие глыбы, которые, прикасаясь к корпусу ледокола, не производят значительного трения. Что же касается крепости корпуса, то ее можно значительно улучшить, и если одною сталью нельзя достичь необходимой крепости, то надо искать решение вопроса в комбинации стали с деревом и найти наилучшую форму корпуса. Короче сказать, идея, проповедуемая мною, оказалась верна — и это главное. Легкая ломка полярного льда была для меня большим утешением. С плеч свалилось крупное бремя — ответственность за исполнимость идеи, и я могу сказать, что, взвесив все обстоятельства, я остался доволен испытаниями этого дня».

Несомненно, что при всей своей способности делать из опыта

правильные выводы Макаров несколько недооценивал в то время трудности борьбы с тяжелыми полярными льдами для такого корабля, как «Ермак». Последующие плавания показали, что срочные переделки креплений на заводе Армстронга мало помогли делу. Корпус ледокола был все же недостаточно крепок для того, чтобы выдерживать удары массивных ледяных торосов. Макарову казалось, что главное — это чтобы ледокол ломал лед, но для этого нужно, чтобы ледокол обладал очень прочным корпусом.

14 июня ледокол пришел в Ньюкасл, где целый месяц простоял на ремонте. Шпангоуты по ледяному поясу в носовой части были заменены более прочными, а число заклепок у них удвоено. Решено было также снять передний винт, заменив его конусом, то есть приспособлением, с помощью которого можно дробить подводный лед.

А 14 июля 1899 года «Ермак» вышел во второй полярный рейс. По просьбе Макарова завод командировал в плавание своего представителя.

В море налетел сильнейший шторм. Высота волн достигала восьми метров. При стремительной качке с креном в 47 *о* «Ермак» почти ложился на борт. Волной смыло метеорологическую будку, находившуюся на самом верху командирского мостика. «В продолжение семнадцати часов продолжалась эта убийственная качка, — вспоминает штурман „Ермака“ Николаев, — самочувствие у всех было неважное, и только адмирал был весел, все семнадцать часов он выстоял на мостике, шутил и хвалил погоду и, глядя на кренометр (прибор для измерения крена), маятник которого переходил за пределы крайних делений, говорил, что этот прибор для „Ермака“ не годится».

Достигнув Шпицбергена, «Ермак» повернул на север и вошел в обширные ледяные поля. На всякий случай ход был уменьшен. Макаров был чрезвычайно удовлетворен, убедившись, что после переделок корпус при ударах о торосы вибрирует заметно меньше, чем раньше. Разница была очевидна для всех, и ледокол шел то разводьями, щелями, то проламывая путь напрямик.

Под вечер, когда «Ермак» двигался средним ходом, впереди появились мощные нагромождения торосов. Тотчас уменьшили ход, но было поздно: ледокол ударился о лед с такой силой, что остановился. Кинулись в носовое отделение и обнаружили большую пробоину. Ледокол ударился самой нижней носовой частью о выдвинувшийся вперед на большой глубине подводный ледяной выступ. Образовалась пробоина около полутора метров длиной и пятнадцать сантиметров шириной. Два носовых шпангоута были смяты. Вода хлынула в пробоину. Пустили в ход

водоотливную помпу, водолаз подвел пластырь. С помощью мешков с паклей удалось, наконец, заделать пробоину и откачать воду. Но вода продолжала поступать.

Вторая проба «Ермака» в полярных водах оказалась не удачнее первой. Несмотря на это, Макаров все же решил идти на север, так как был уверен в надежности испытанных им водонепроницаемых переборок. Этим Макаров хотел доказать всем своим недоброжелателям, что даже серьезные повреждения не могут помешать «Ермаку» продолжать плавание во льдах, и плавание продолжалось. «Ермак» благополучно прошел в разных направлениях около 230 миль, преодолевая и легкие, и очень тяжелые льды. Пробоина не угрожала немедленным потоплением судна, снабженного водонепроницаемыми переборками, однако дальнейшая борьба со льдами могла увеличить повреждение, тогда положение стало бы опасным. Это понимали на ледоколе все, и настроение у многих резко упало. Сопровождавший Макарова штурман Николаев, вспоминая впоследствии об этом плавании, писал, что адмирал, изучивший в совершенстве все отрасли морского дела, знал хорошо и человеческую душу, умел вдохнуть в людей энергию и бодрость духа. Когда он видел, что команда приуныла, он шел в кубрики и говорил людям о чувстве долга и величии души русского человека. Говорил он так убедительно и вдохновенно, что лица матросов оживлялись, а в глазах загоралась энергия и готовность идти с ним хоть на край света[139].

Тот же Николаев рассказывает, как однажды, когда в трюме, заполненном паклей, керосином и другими легко воспламеняющимися материалами, начался пожар, Макаров бесстрашно спустился в горящий трюм и лично руководил тушением пожара, спокойным и твердым голосом отдавая распоряжения. Только благодаря его находчивости и присутствию духа была предотвращена паника, которая могла привести к гибельным последствиям.

Макаров вообще был человеком очень организованным, умевшим ценить время. Учил он этому и других. Рабочий день на «Ермаке» обычно проходил так: после утреннего чая все расходились по своим местам и принимались за работу. Ровно в полдень колокол возвещал о сборе к обеду. После обеда полагался короткий отдых. Степан Осипович уходил к себе писать дневник. В 3 часа, выпив по стакану чая, каждый снова возвращался к своим обязанностям. Окончив работы в семь часов вечера, все собирались в кают-компанию поделиться впечатлениями дня. Около восьми часов ужинали. После ужина Макаров обыкновенно задерживался в кают-компании. Нередко

его просили что-нибудь рассказать. Он охотно соглашался. Рассказывал он увлекательно и ярко, но был исключительно скромен. Даже говоря о случаях из своей жизни, он умел как-то не выдвигать себя на первый план. Около одиннадцати часов вечера все уходили в каюты, чтобы с рассветом вновь приняться за работу. Так текла жизнь на ледоколе в спокойные, нештормовые дни.

Между тем «Ермак», разрушая многолетние мощные торосы, шел дальше на север. Все, что хоть сколько-нибудь заслуживало внимания, тщательно отмечалось Макаровым в дневнике. Вот, например, запись от 28 июля: «Утром поймали акулу, что очень меня удивило. В таких широтах, в воде, температура которой ниже 0, я никак не ожидал встретить этого, по преимуществу, тропического хищника. На завтрак подали блюдо из акулы, которое было очень вкусно, так же были вкусны и пирожки из нее. Много портило дело сознание, что это мясо акулы. Удивительная живучесть! Акула шевелилась, когда из нее были удалены все внутренности и содрана шкура».

Время от времени, когда «Ермак» вклинивался в торосистое поле и начиналась его борьба со льдом, Макаров приказывал лейтенанту Шульцу, заведующему киносъемкой, принести аппарат. Начиналась съемка. «Кинематограф должен составлять принадлежность каждой ученой экспедиции, — говорил Макаров, — он дает не только эффектную картину, но и материал для научного изучения движения ледокола во льду»[140].

В дневнике Макарова есть запись о какой-то неведомой, не обозначенной ни на одной карте, земле, которую якобы видели с «Ермака» на широте 71 *о* . «Общая радость при виде этой земли, — замечает Макаров, — была несказанная. Подойти к земле было невозможно, и спустя некоторое время возник даже вопрос: „Действительно видели ли мы землю?“

Думаю, что да, но поручиться за это невозможно».

Иногда «Ермак» делал остановку — «станцию». Члены экспедиции выходили на лед погулять, поохотиться, произвести различные наблюдения.

В дневнике Макарова много записей о медведях, которые часто встречались на пути «Ермака». Из этих записей видно его гуманное отношение к животным. Ему отвратительно убийство ради убийства, он удерживал ретивых стрелков от кровавых «упражнений». Как-то за обедом Макаров отчитал одного из любителей медвежьей охоты за то, что тот стрелял в убегавшего от него медведя.

— Стыдно-с, очень даже стыдно-с! — говорил он смущенному «победителю», — зверь от вас убегает, а вы посылаете ему

вдогонку предательскую пулю… Это-с не охота, а убийство… Мы ведь люди науки, и нам напрасная смерть медведя никакой пользы не принесет. Вот если бы медведь на вас пошел, так я понимаю: по крайней мере риск, грудь с грудью, и с глазу на глаз!

Такой случай, когда медведь действительно пошел на человека и тот сразился с медведем почти вплотную, грудь с грудью, произошел буквально через несколько дней после сцены за столом. Человеком этим оказался сам Макаров.

Как-то один из бродивших вокруг ледокола медведей, решив познакомиться с кораблем, полез по трапу наверх. Тотчас же прибежали охотники с ружьями. Макаров находился на палубе. Не желая напрасной гибели животного, он приказал прогнать его мощной струей из брандспойта, стоявшего тут же. Но брандспойт не устрашил, по-видимому, голодного зверя. Намерения его были очевидны. Пригнув голову и рыча, он прямо пошел на Макарова. Подпустив зверя на расстояние пяти шагов, Макаров вынул браунинг и хладнокровно уложил медведя меткой пулей в голову. Медведь весил свыше двадцати пудов, из него сделали чучело и поставили при входе в кают-компанию.

Обычно, пока «Ермак» стоял у торосистого поля, инженер Цветков и лейтенант Ислямов спускались с корабля и тщательно изучали лед, его структуру и толщину.

Встречались мощные айсберги высотою до восемнадцати метров, издали казавшиеся настоящими островками. Шульц и Ислямов обследовали их. Поверхность одного из айсбергов была сплошь покрыта валунами, причем некоторые камни были не менее метра в диаметре. Собрав целую минералогическую коллекцию и отколов кусок льда для исследования, моряки вернулись на корабль. «Откуда пришли все эти ледяные горы? — спрашивает Макаров. — Со Шпицбергена, с Земли Франца-Иосифа или с той Земли, которую мы считаем, что видели?»

Наличие айсбергов навело Макарова на мысль пробраться в те места, где образуются эти ледяные горы, увидеть их рождение.

И Макаров снова возвращается к идее создания еще более мощного ледокола, который смог бы победить любые льды и пробиться к полюсу. Только с помощью такого ледокола, считал Макаров, науке раскроются тайны, разрешить которые она тщетно стремится столько времени. Макаров мечтал о лабораториях на ледоколе, оборудованных по последнему слову науки, самыми точными инструментами.

Но и с теми средствами, что были на «Ермаке», можно было сделать очень многое. Например, однажды тралом, опущенным на глубину свыше тысячи метров, было извлечено огромное количество морских животных: мшанки, губки, черви, актинии,

офиуры, морские звезды, креветки, раки-отшельники, крабы, моллюски, всевозможные рыбы. Никто из биологов экспедиции не ожидал такого обильного улова.

Выполнив программу научных работ, «Ермак» вышел из льдов и направился к Шпицбергену.

В бухте Адвент Макаров соорудил бетонированный знак, так называемую «вековую марку» для отметки изменений уровня моря.

От Шпицбергена «Ермак» повернул на юг, в Ньюкасл.

Второе полярное плавание «Ермака» было закончено. Вечером 16 августа ледокол прибыл в Ньюкасл, на верфь Армстронга.

Возвращение в европейские воды было для Макарова далеко не радостным. «Ермак» вернулся с тяжелым повреждением, доказывающим, что арктические льды крепче корпуса ледокола, хотя и укрепленного после первого ледяного рейса.

Если бы Макаров мог предвидеть, как все это обернется против него, он выехал бы в Петербург и лично доложил бы о результатах плавания Витте, чем, вероятно, польстил бы его самолюбию. Но Макаров, будучи человеком деловым и прямолинейным, изложил результаты плавания в короткой телеграмме на имя Витте, рассчитывая, что его поймут правильно. Вот эта телеграмма: «Ермак» оправдал все ожидания относительно возможности пробиваться сквозь льды. Он разбивал торосы высотой 18, глубиной в 42 фута и ледяные поля в 14 футов[141]. Прошел около 230 миль полярным льдом, но при разбивании одного тороса получена пробоина ниже ледяного пояса, где корпус не был подкреплен. Пришлось отказаться от дальнейшего следования».

Явные и тайные недоброжелатели Макарова не скрывали своего злорадства по поводу неудачного завершения экспедиции. Отношение к Макарову в министерстве резко изменилось.

Особенно злорадствовал и радовался неудаче Макарова контр-адмирал Бирилев[142], пользовавшийся влиянием в военно-морских и правительственных кругах.

Посылая телеграмму из Ньюкасла, Макаров полагал, что ответная телеграмма будет содержать указания, как поступить с ледоколом, и вызов в Петербург для подробного доклада. Но вышло иначе. Переговорив с морским министром Тыртовым, Витте послал Макарову следующую телеграмму: «Оставайтесь в Ньюкасле до прибытия комиссии». Макаров был поражен. Он понял, что допустил ошибку, послав Витте телеграмму, и не сомневался, что комиссия будет подобрана тенденциозно. Желая парировать удар, он написал Витте письмо, в котором подробно изложил обстоятельства дела. «Надеюсь, — писал Макаров, — что

комиссия назначена не для того, чтобы раскрыть фактическую сторону дела, ибо таковую я не скрываю и разъясню ее лучше, чем кто-либо. Если я сделал ошибку, то я откровенно в ней признаюсь и, кроме того, покажу, как ее исправить Я действительно сделал ошибку, но эта ошибка заключается главным образом в том, что я недостаточно подготовил ваше превосходительство к возможности неудачи в первое время. Я помню, что, прощаясь с вами, я обратился с единственной просьбой поддержать меня в случае какой-либо неудачи».

Но было уже поздно. Письмо Макарова пришло, когда члены комиссии находились уже на полпути в Англию, причем, как Макаров и предполагал, комиссия, стараниями Тыртова, полностью состояла из недоброжелателей или завистников Макарова, отрицательно относившихся к идее ледокола. Возглавлял комиссию контр-адмирал Бирилев.

Как по команде, большинство газет, которые только вчера всячески превозносили адмирала Макарова, теперь порочили и чернили и его и «Ермака».

В реакционной газете «Новости» какой-то развязный и невежественный писака, скрывшийся за псевдонимом Карданус, писал: »…с какой физиономией покажется теперь могучий «Ермак», когда всем стало известно, что до настоящих полярных льдов он и дойти не мог, а не то что ломать их?» Карданус предлагал, «чтобы не было стыдно», славное имя «Ермака» отменить и кораблю присвоить название «Ледокол Э 2».

«Шушера взяла верх, и мне опять много хлопот с ней», — писал Макаров Врангелю.

Когда Степан Осипович узнал о составе следственной комиссии, для него стал ясен замысел Витте. Он обратился тогда к нему с просьбой ввести в комиссию хотя бы командира «Ермака» Васильева, однако в этом ему было отказано. Но Макаров не мог и не хотел признать себя побежденным. Он обратился к председателю Географического общества П. П. Семенову с письмом, в котором явственно слышится боязнь, что ему не дадут довершить начатое им дело. «Дело ломки полярного льда, — писал Макаров, — есть дело новое и небывалое. Никто никогда не пробовал ломать полярный лед, и было бы чудом, если бы, построив специально для этого дела судно, мы бы сразу нашли наилучшую комбинацию форм и машин. В то время как английские ученые приветствуют меня с успехом, наши газеты делают все возможное, чтобы возбудить против меня общественное мнение, и я боюсь, что мне не дадут докончить дело». Но и это письмо почему-то осталось без ответа.

«Мне не дадут докончить дело!» — вот мысль, которая

больше всего угнетала Макарова. Он никак не мог примириться с мыслью, что дело похоронено. «Предположения необыкновенные, — считал Макаров, — обыкновенным людям всегда кажутся несбыточными до тех пор, пока они не сбудутся». На своего «Ермака» он смотрел лишь как на «прототип» будущего, еще более мощного и совершенного ледокола. «Свое дело я не считаю проигранным… Мы еще не исчерпали все наши средства. Сражение затянулось, но еще может быть выиграно», — писал он, не теряя надежды на победу.

Прибыв со своими помощниками в Ньюкасл, Бирилев приложил все усилия, чтобы опорочить Макарова. Устранив его от всякого участия в работе комиссии, не обращаясь к нему ни за какими разъяснениями, Бирилев начал для чего-то, как заправский следователь, опрашивать команду. Члены комиссии не отставали от своего председателя в «служебном рвении». В поисках недочетов они облазали ледокол сверху донизу, проверяя каждое крепление, каждую гайку. А по вечерам, обложившись чертежами, отыскивали недостатки в конструкции корабля. Макаров, наблюдая издали это «следствие с пристрастием», проявлял исключительное терпение, но переживал это очень сильно.

15 сентября он занес в дневник: «Оставил комиссию на ледоколе. Чувствую полное омерзение к людям, которые приехали специально для того, чтобы правдой или неправдой разыскать обвинения и всякими кривыми путями помешать делу. Они не пригласили меня ни на одно заседание и при мне боятся высказываться»[143]. Ф. Ф. Врангель, хорошо понимая настроение Макарова, писал ему из Петербурга: „Желаю Вам спокойствия и уверенности в борьбе с противниками, которых Вы теперь грудью победить не можете, а лишь временем и силою аргументов»[144]. И Макаров остался верен себе. Он не опустил руки и, стараясь не обращать внимания на происки комиссии, с головой ушел в работу по исправлению повреждений на ледоколе, а в остальное время готовил к печати свой труд „Ермак“ во льдах“, в котором подробно обосновывал свою идею и давал полную картину работы ледокола во льдах[145]. Выпуском этой книги Макаров надеялся снова привлечь внимание широких кругов общественности к вопросам ледового плавания и снять с себя несправедливые, злобные обвинения.

Тем временем комиссия закончила свою деятельность. В акте подробно перечислялись все недостатки «Ермака» и отмечалось, что может и чего не может выполнить ледокол. Общий же вывод сводился к тому, что «ледокол „Ермак“ как судно, назначенное для борьбы с полярными льдами, непригодно по общей слабости

корпуса и по полной своей неприспособленности к этого рода деятельности. Каждый раз, когда ледокол встречался с полярными льдами, получались и будут получаться более или менее серьезные и тождественные аварии, что происходит как от конструктивных недостатков ледокола, так и от недостаточно тщательного производства кораблестроительных работ на этом судне». Ледокол рекомендовалось использовать в русских дальневосточных или северных водах в качестве спасательного парохода. Особенно большие услуги, по мнению комиссии, ледокол мог принести в военное время. Акт в основном правильно отмечал недостатки «Ермака», сильно преувеличивая их. Несправедливым было, например, утверждение, что корабль совершенно не приспособлен к полярному плаванию: он превосходно разрушал ледяные торосы и прошел во льдах до 81 *о* 28' северной широты.

В акте поражала не критика отдельных дефектов «Ермака», которых и в самом деле было немало (сам Макаров не отрицал этого), а в целом придирчиво-недоброжелательный тон его, явное преувеличение отрицательных и замалчивание положительных качеств корабля. Члены комиссии сознательно не хотели понять той простой истины, что это был первый опыт ледокольного плавания, опыт борьбы с полярными торосами и поэтому заранее определить безупречную конструкцию корабля, предназначенного для подобной работы, было практически невозможно. Сделать больше, чем сделал Макаров для осуществления в подобных условиях идеи полярного мореплавания, не смог бы никто. И если бы члены комиссии были объективны в своей работе, то они пришли бы к выводу, что общий замысел Макарова при проектировании и строительстве ледокола был правильным.

Макаров дал достойную отповедь необъективному акту комиссии Бирилева, разобрав этот акт по пунктам. Свой отзыв, вместе с новым проектом плавания в Арктику Макаров представил Витте. Было ясно, что адмирал решил бороться до конца и не сойдет со своих позиций. В проекте он писал: «…Все мои соображения вполне подтвердились: переход к Петербургу зимою оказался возможным, полярный лед поборим и плавание к Енисею без ледокола невозможно. Постройка же полярного ледокола не имела прецедента, опыт показал, что такое полярный лед, и будет жаль, если мы не доведем дело до конца».

Но наиболее сильным союзником Макарова оказалась сама жизнь. Огромная практическая польза «Ермака» стала вскоре очевидной для всех. Когда в начале ноября отремонтированный в Ньюкасле «Ермак» прибыл в Кронштадт, пароходовладельцы, которые собирались прекращать навигацию, изменили свои

намерения и, несмотря на позднее время, продолжали доставлять грузы в Петербургский порт. Одновременно Макаров стал получать многочисленные запросы от зарубежных фирм, смогут ли они рассчитывать, что их пароходам «Ермак» окажет содействие в случае, если внезапно наступят морозы. Макаров дал положительный ответ.

Но, конечно, ледовая работа в Финском заливе не особенно интересовала Макарова. Все мысли и стремления его по-прежнему были отданы далекой Арктике, борьбе с полярными торосами. И принимая предложения пароходовладельцев, Макаров продолжал думать об улучшении конструкции «Ермака». Прежде всего он решил по окончании навигации в Петербурге и в портах Балтийского моря заново перестроить носовую часть ледокола, оказавшуюся недостаточно крепкой для плавания в Ледовитом океане.

В ноябре Макаров получил сразу несколько телеграмм от пароходовладельцев, просивших оказать в срочном порядке помощь их пароходам, застрявшим во льдах Петербургского порта. Внезапно грянувшие морозы застали их врасплох. Не все успели даже выйти из Невы. Макаров отдал распоряжение разводить пары, чтобы тотчас идти на помощь. Но в это же время он получил другое извещение, более серьезное. Главный командир порта сообщал, что крейсер первого ранга «Громобой», следуя из Кронштадта в Петербург, сел на мель в морском канале и что его необходимо немедленно выручать. С помощью «Ермака» «Громобой» благополучно сошел с мели. Вскоре «Ермак» освободил двенадцать застрявших во льду пароходов и вывел их на открытую воду.

Вернувшись в Кронштадт и став на якорь на Малом рейде, «Ермак» готов был по первому требованию выполнить новое распоряжение. И такое распоряжение вскоре последовало: надо было спасать броненосец береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин», который, направляясь из Гельсингфорса в Кронштадт, на полном ходу наскочил на камни у южной оконечности острова Гогланд.

Положение броненосца было серьезным. Многие даже считали, что спасти броненосец невозможно. В зимних условиях снять громадный корабль с камней очень трудно, а весною прибрежный лед своим напором потащит броненосец по камням и разломает его. Никакие якоря не помогут. По словам местных жителей, напор льда на Гогланд бывает таков, что «весь остров трещит». Не будь «Ермака», вряд ли возник бы вообще вопрос о спасении «Апраксина», «Ермак» решил все дело. Были организованы спасательные работы, начальником которых

назначили контр-адмирала Амосова. Работы по спасению броненосца «Апраксин» продолжались всю зиму. «Ермаку» пришлось снабжать людей, производивших спасательные работы, всем необходимым. Никакому другому кораблю это было бы не под силу. На борту ледокола была организована ремонтно-механическая мастерская. В течение зимы «Ермак» сделал четыре рейса в Кронштадт и шесть рейсов в Ревель. Прибытие ледокола на Гогланд всегда было радостным событием для команды «Апраксина», которая переселилась на остров в деревянные бараки, построенные из материалов, привезенных все тем же «Ермаком». На ледокол приходили развлекаться, отогреваться и обедать. «Ермак» получил среди офицеров наименование «Отель Гогланд».

Возникавшие при сложных спасательных работах вопросы требовали повседневной, постоянной связи Гогланда с материком. Осуществить такую связь «Ермак», естественно, не мог. Да и вообще это было тогда совершенно невозможно. О том, чтобы проложить в зимних условиях кабель, нечего было и думать, а сообщение с материком, до которого от острова 46 километров, по льду было сопряжено с большим риском и могло осуществляться лишь несколькими смельчаками — почтальонами из жителей Гогланда; не обеспечивала необходимой связи и световая сигнализация.

Выручил снова Макаров. Он вспомнил о своем друге — преподавателе Кронштадтских минных классов А. С. Попове, демонстрировавшем свой аппарат — грозоотметчик. Летом 1899 года Полов производил опыты на Черном море, устанавливая при помощи изобретенного им аппарата связь со станциями, находившимися на трех броненосцах. Попову удалось добиться успеха: сигналы принимались на расстоянии свыше пяти километров. Но на большем расстоянии они не улавливались. Не видевшее, по своему обыкновению, в опытах Попова ничего заслуживающего особенного внимания морское ведомство отнеслось к величайшему открытию безобразно равнодушно. Денег Попову не отпустили, и он должен был прекратить опыты.

Вспомнив о Попове, Макаров предложил высшему морскому начальству пригласить Попова и попытаться с помощью его грозоотметчика установить связь между Гогландом и материком. Морскому министерству ничего не оставалось, как принять этот совет. И хотя денег на производство опытов и в этот раз было отпущено очень мало, Попов со своими помощниками с жаром принялся за дело. Ассистент минных классов Н. П. Рыбкин и капитан 2 ранга Залевский занялись оборудованием станции на Гогланде, а лейтенант А. А. Реммерти унтер-офицер А.

Безденежных — на материке, вблизи финского городка Котка. Вскоре «Ермак» доставил на Гогланд с партией рабочих все необходимые приборы.

Когда станции были оборудованы и установлены огромные антенны, передающая станция на Котке передала первые сигналы. Вначале на сигналы с Котки не было ответа. Но вскоре на телеграфией ленте стали появляться какие-то знаки. «Я немедленно сообщил об этом Попову, — вспоминает Реммерт, — и он быстро приехал. Началась слежка, настройка, поскольку такая в то время могла так называться. Так продолжалось всю ночь. Настало утро. Наконец, около трех часов дня, спустя почти месяц после нашего приезда, на ленте довольно четко начали получаться знаки, но слова еще не были достаточно разборчивы. На следующий памятный день, наконец, разобрали, несколько слов. Смысл этих слов был тот, что наши сигналы „Гогланд“ принимает и спрашивает, получили ли мы их сигналы. Надо было видеть состояние Александра Степановича Попова. У него не держалась лента в руках от дрожи в них, он был бледен, как полотно, но улыбка озаряла его доброе лицо. Мы, народ молодой и горячий, решили, что „сношение установлено“, и бросились целовать Попова»[146].

Так было положено начало практическому применению величайшего изобретения — радио[147]. Это замечательное событие произошло 24 января 1900 года.

Макаров оказал большую поддержку великому изобретателю. Предвидя огромные возможности в будущем для радио, он одним из первых оценил его и позже решительно отвергал притязания Маркони на приоритет в области изобретения «беспроволочного телеграфа». «Профессор Попов, — заявлял Макаров, — первый открыл способ телеграфирования без проводов, Маркони выступил после Попова».

На другой же день после установления связи с Готландом началась регулярная работа первых русских радиостанций.

Когда о результатах опытов с беспроволочным телеграфированием доложили начальнику главного морского штаба адмиралу Авелану, он воскликнул:

— Как кстати! Это очень хорошо! Где находится сейчас «Ермак»?

Ему ответили, что ледокол стоит у Гогланда. Тогда Авелан взял лист бумаги и быстро набросал:

«Командиру ледокола „Ермак“.

Около Лавен-Саари оторвало льдину с 50 рыбаками. Окажите немедленно содействие в спасении этих людей.

Авелан».

Радиограмма полностью, без всяких искажений, была принята на Гогланде. «Когда принимавший прочел вслух эту телеграмму, — вспоминает один из очевидцев первых шагов радио, — то, по крайней мере, минута прошла при мертвой тишине, никто не проронил ни слова. Все присутствующие были глубоко взволнованы. Они поняли, какую громадную услугу оказывает только что установленный способ сообщения, и в общем сознании мелькнуло, что этим призывом к спасению погибающих беспроволочный телеграф наилучшим образом осветил начало своей деятельности на нашей родине».

«Ермак» в точности выполнил приказание: пятьдесят человеческих жизней было спасено. Впоследствии А. С. Попов в письме к Макарову так вспоминал об этом случае: «Первая официальная депеша содержала приказание „Ермаку“ идти для спасения рыбаков, унесенных в море на льдине, и несколько жизней было спасено благодаря „Ермаку“ и беспроволочному телеграфу. Такой случай был большой наградой за труды, и впечатление этих дней, вероятно, никогда не забудется».

Быстро разнеслась повсюду весть о первой крупной победе, одержанной беспроволочным телеграфом. Уже через неделю связь по радио между Гогландом и Коткой настолько наладилась, что передавались телеграммы, содержавшие до ста слов.

Макарова в период описываемых событий уже не было на «Ермаке». Назначенный главным командиром Кронштадтского порта и военным губернатором города Кронштадта, он находился в Кронштадте, всеми же делами на ледоколе в течение памятной зимы 1899/1900 года руководил его ученик и друг капитан 2 ранга М. П. Васильев.

Когда Макарову доложили, что беспроволочная связь между Гогландом и Коткой установлена, он послал А. С. Попову такую приветственную телеграмму:

«А. С. Попову, 26/1, 1900 г.

От имени всех кронштадтских моряков сердечно приветствую вас с блестящим успехом вашего изобретения. Открытие беспроволочного телеграфного сообщения от Котки до Гогланда на расстоянии 43 верст есть крупнейшая научная победа.

Макаров».

С установлением радиосвязи спасательные работы на «Апраксине» пошли значительно быстрее. Камень, продырявивший дно броненосца, был постепенно удален при помощи взрывов, и, наконец, 11 апреля «Ермак» стащил «Апраксина» с мели. Стали заделывать огромную пробоину пластырями. А еще через несколько дней Макаров получил от руководителя спасательными работами следующую радиограмму:

«Ермаку» и его доблестному командиру, капитану 2 ранга Васильеву «Апраксин» обязан спасением. В непроглядную снежную метель броненосец, обмотанный вытянутыми в струну цепями, стальными и пеньковыми тросами, прикреплявшими до 450 кв. метров пластырей, шел 7 часов в струе «Ермака» ледяными полями между отдельными глыбами торосистого образования и каналом, пробитым в сплошном льду, и ни одна цепь, ни один трос не были перерезаны льдом».

Морской министр, еще совсем недавно заявлявший, что не видит в «Ермаке» никакой пользы, теперь, обращаясь к Витте, писал: «…Мне остается только благодарить вас за предоставление в мое распоряжение ледокола, неутомимая деятельность которого много способствовала успеху работ по снятию с камней броненосца „Апраксин“.

Спасая «Апраксина», «Ермак» несколько раз ходил в Ревель и Кронштадт. В одно из этих плаваний в Ревель ледокол оказал еще одну большую услугу военно-морскому флоту. Он освободил застрявший во льдах крейсер первого ранга «Адмирал Нахимов», отправлявшийся из Ревеля в дальнее плавание. Боевой корабль со своими грозными орудиями и бронированным корпусом оказался совершенно беспомощным в борьбе с ледяной стихией. Всякая надежда выйти в море была потеряна, к тому же крейсеру угрожали серьезные повреждения. И тогда, неожиданно для всех, на горизонте показался «Ермак», подошел к «Нахимову», освободил его и вывел на открытую воду.

Когда список кораблей, которым ледокол оказал помощь, пополнился такими крупными боевыми единицами, как крейсер «Нахимов» и броненосец «Апраксин», отношение к Макарову и «Ермаку» изменилось.

А что, если явится необходимость отправить военный флот в зимнее время в открытое море? Ведь может произойти такой случай, а вдруг война? Какую пользу может тогда оказать «Ермак»? — подобные вопросы задавались теперь не только военными моряками. «Ермак» снова привлек внимание, о ледоколе и его создателе все чаще стали говорить и писать.

Макаров воспользовался переменой обстановки и поднял казалось бы окончательно похороненный вопрос о новой экспедиции во льды Ледовитого океана. Он снова обратился к Витте с большим письмом, в котором доказывал возможность осуществления этого плавания. Макаров высказывал уверенность, что перестройка носовой части «Ермака» обеспечит ему успех. Более острые новые обводы ледокола позволят ему легче раздвигать ледяные поля в Ледовитом океане. Макаров писал, что к северу от Шпицбергена находятся еще не открытые земли, до

которых никто, кроме «Ермака», не может дойти. Земли эти необходимо описать и присоединить к России. «…У нас есть корабль, — заканчивал свое письмо Макаров, — который дает возможность сделать то, что не под силу ни одной нации и к чему нас нравственно обязывают старые традиции, географическое положение и величие самой России… Было бы неестественно останавливаться перед полуоткрытыми дверями к тому, что обещает такие благие результаты».

Но Витте, ссылаясь на мнение консультантов, отказал Макарову в организации экспедиции. Однако Макаров не сложил оружия. Он обстоятельно ответил консультантам и отправил Витте новое обширное письмо, в котором снова и снова доказывал пользу экспедиции. Есть все основания надеяться, — писал Макаров, — что в своем теперешнем виде ледокол выдержит удары о полярные льды. Макаров обещал действовать осторожно и осмотрительно, не задавая непосильной работы ледоколу, и выражал полную уверенность, что с таким кораблем, как «Ермак», можно многое сделать, не подвергая его излишнему риску. Заканчивая письмо, Макаров писал, что он не просит лично для себя никакой награды за те дела, которые «Ермак» уже совершил. «Наградою будет возможность довести дело до конца, благодаря чему уже осуществилось и осуществляется в гораздо более широких масштабах мероприятие в высшей степени полезное для преуспевания русской морской торговли».

Возможно, что доводы Макарова показались на этот раз убедительными, возможно также, что немалую роль сыграли здесь честолюбивые замыслы Витте. Так или иначе, Макарову было разрешено организовать экспедицию и предложено представить подробный план нового арктического похода.

Закончив дело на Гогланде, «Ермак» 16 апреля прибыл в Кронштадт. За зиму ледокол проделал огромную работу; он прошел 2257 миль, из них 1987 — во льдах. Срочные дела не позволяли его команде отдохнуть. В Кронштадте «Ермак» пробыл всего неделю и снова отправился в рейс на помощь застрявшим во льдах пароходам.

Вблизи острова Нерва[148] с «Ермака» заметили пароход, подававший сигналы бедствия. Немедленно отправились к нему. Но было уже поздно. «Ермак» подоспел к пароходу, оказавшемуся норвежским, в тот момент, когда он стал погружаться в воду. Забрав с льдины команду и пассажиров, «Ермак» отправился дальше. У острова Сескар были спасены семь финнов, застрявших на поврежденной шлюпке среди льдов. Изнуренные и обессиленные люди нашли радушный прием на ледоколе.

Летом 1900 года «Ермак» ушел в Ньюкасл для капитальной

перестройки носовой части; конструкцию Макаров предложил совершенно изменить. Передний винт, не оправдавший себя, был снят. Решено было также удлинить носовую часть на четыре с половиной метра. Превращение носовой части ледокола в более острую и длинную, по мнению Макарова, позволило бы кораблю более легко врезаться в ледяные поля и раздвигать льдины. Предложение Макарова было одобрено специальной комиссией. Более полугода потребовалось на переделки. Лишь в феврале следующего года ледокол вышел в Кронштадт. У Толбухинского маяка его встретил Макаров. Он хотел лично убедиться, каковы стали качества ледокола после реконструкции. Проба прошла вполне успешно. Правда, испытания происходили не в арктических льдах, а в Финском заливе, но Макаров не сомневался, что ледокол в его новом виде будет лучше работать и в полярных условиях.

Удачно проведенные испытания положили конец колебаниям Витте, и он окончательно разрешил экспедицию. Через два дня Макаров представил полную программу плавания и план всех подготовительных работ. «Ермак» должен был идти к устью Енисея, но не через Югорский Шар[149], как обычно ходили туда, а вокруг северных берегов Новой Земли, то есть вокруг мыса Желания. Такой маршрут, сравнительно менее рискованный, был вполне сознательно избран Макаровым из опасения, что более смелые и широкие замыслы могут испугать Витте и экспедиция опять не будет разрешена. Намеченный маршрут не удовлетворял Макарова, но он вынужден был с этим смириться.

Вместе с тем и этот маршрут заслуживал внимания, так как северные окраины Новой Земли и условия плавания в этом районе еще никем не были изучены. Обратный путь, в случае благоприятного состояния льдов, намечался севернее.

Такая программа действительно не вызвала возражений и была утверждена. На Макарова возлагалось исследование пути по северную сторону Новой Земли и одновременно нанесение на карту ее западного берега.

Макаров не скрывал своей радости. Полтора года с удивительной настойчивостью добивался он разрешения вновь устремиться на своем ледоколе в неизведанные просторы Арктики и, наконец, достиг своего.

Обладая большим жизненным опытом и трезво оценивая сложившуюся обстановку, Макаров отлично понимал, что он взялся за дело чрезвычайно рискованное и что неудача может постичь его так же, как и в предыдущих плаваниях. Об этом свидетельствует его «весьма секретная записка», составленная им перед отправлением в плавание и адресованная на имя царя. Эту

записку в запечатанном конверте Макаров передал адмиралу В. Мессеру «на случай, если к 15 октября 1901 года никаких известий о благополучном возвращении „Ермака“ не будет». Содержание этой записки теперь известно.

«Теперь предстоит плавание в Ледовитый океан, — писал в ней Макаров. — Вся ответственность как за мою мысль, так и за ее исполнение лежит на мне одном, и если на „Ермаке“ что-нибудь не сделано, то виноваты не те, которые сумели помешать, а я, который не сумел этого отвратить. Мною сделано все, что оказалось в данных условиях возможным, чтобы ледокол „Ермак“ мог выдержать всякие случайности, которые сопряжены с этим плаванием…»[150] Далее Макаров советует, что надо будет делать и как поступать, если придется посылать экспедицию на поиски исчезнувшего ледокола. Считая посылку санной партии нецелесообразной, Макаров советовал немедленно приступить к постройке ледокола, вдвое меньшего, чем „Ермак“. Тут же были приложены чертежи этого ледокола. Заканчивалась записка так: „Прошу великодушно простить мне это, ибо единственное побуждение, которое толкает меня на север, есть любовь к науке, желание раскрыть те тайны, которые природа скрывает от нас за тяжелыми ледяными преградами“.

Начались сборы. Времени оставалось мало. Макаров представил программу министру 11 апреля. В середине мая «Ермак» должен был отправиться в путь, а ничего еще не было готово. Сам Макаров, исполнявший в это время обязанности главного командира Кронштадтского порта, имел очень мало времени для наблюдения за подготовкой экспедиции, «лишь небольшие обрывки», как говорил он.

И все же экспедицию нельзя было упрекнуть в плохой организации. С особенным вниманием Макаров подбирал людей. Команда была предупреждена о возможных трудностях и случайностях, вплоть до вынужденной зимовки. Но это отпугнуло лишь немногих. Личный состав «Ермака» почти не переменился — в новое плавание пошли почта все те, кто плавал на «Ермаке» зимой. Всего в экипаже «Ермака» числилось девяносто три человека. Это был народ молодой, энергичный и бесстрашный. Хорошо была обеспечена экспедиция и научным персоналом. На корабле имелись астроном, геолог, метеоролог, топограф, гидролог, физик-магнитолог, зоолог, ботаник и фотограф.

16 мая 1901 года «Ермак» отправился в путь. Он должен был зайти в Ньюкасл за углем, затем в Тромсе. Макаров не участвовал в плавании. Ему предстояло еще закончить дела в Кронштадте. В Ньюкасле было погружено 3200 тонн угля — столько, сколько могли вместить бункера. Перед походом к Новой Земле «Ермак»

временно поступил в распоряжение русской градусной экспедиции академика Ф. Н. Чернышева. Под его начальством «Ермак» сходил на Шпицберген и 14 июня вернулся в Тромсе. Через три дня сюда прибыл и Макаров.

В Тромсе Макаров собрал всех членов экспедиции и подробно разъяснил, кто и что должен делать. На себя он взял руководство гидрологической частью. Закончив все приготовления и пополнив запасы угля, «Ермак» 21 июня 1901 года отправился в путь, взяв курс на расположенный в северной части Новой Земли полуостров Адмиралтейства. Обычно в это время западные берега Новой Земли на значительном протяжении бывают свободны от льда, но в 1901 году ледовая обстановка в этом районе была исключительно тяжелой. Еще не доходя новоземельских берегов, ледокол вошел в большое, совершенно ровное поле льда толщиной около одного метра. Однако новоземельский лед был для «Ермака» не труден. Он смело и уверенно шел вперед, легко ломая лед.

По пути встречалось много медведей. Они с любопытством смотрели на невиданное зрелище и иногда почти вплотную подходили к борту ледокола.

Научные работы велись с самого начала плавания. Через каждые пятьдесят миль делали станцию[151] и производили глубоководные исследования.

Но чем дальше продвигался «Ермак», тем яснее было, что изменения, произведенные в конструкции носовой части, помогают ледоколу мало. Ему все труднее становилось бороться со льдами. Щель, которую он прокладывал во льдах, становилась все уже и извилистее. Не доходя до полуострова Адмиралтейства, несколько южнее его, ледокол оказался в сплошном торосистом льду и дальше продвигаться не смог. Эта стоянка продолжалась несколько дней. По временам лед слегка ослабевал, расходился, и тогда «Ермак» немного продвигался. Но эти ничтожные результаты никого не радовали. Угля расходовалось очень много. Тяжело было на сердце у Макарова. Все же он решил бороться. Начались бешеные удары в лед с полного хода. За первым ударом следовал второй, третий… но успеха не было. После первого удара перед торосом образовалась густая каша битого льда, которая ослабляла силу последующих ударов. После каждого удара ледокол продвигался вперед все меньше.

Другие меры, принятые Макаровым, также успеха не имели. «Ермак» застрял во льдах. Через несколько дней лед немного ослабел и удалось пройти вперед около двух миль, но затем снова началось сжатие льдов, причем более сильное, чем предыдущее.

Всегда жизнерадостный и веселый, заражавший всех своей

бодростью, Макаров на этот раз сам начал терять уверенность в благополучном исходе. Однако виду не показывал. Вот запись в его дневнике от 11 июля: «Проснулся в 41/2 часа и до утра не мог заснуть. Мысль, что мы совершенно во власти природы, меня страшно гнетет. Если льды раздвинутся — мы можем выйти, а если нет — мы останемся и зазимуем. Мы находимся в торосистом поле. Перед носом и за кормой у нас тяжелый лед, слева — легкое поле, все усилия повернуть ледокол в эту сторону оказались напрасными». Над «Ермаком» нависла реальная угроза зимовки.

Чтобы поднять настроение экипажа, Макаров решил занять всех общей работой. С лопатами, кирками и другими инструментами люди вышли на лед и начали растаскивать куски льда в разные стороны. Макаров был вместе со всеми. Но скоро все увидели, что руками в ледовитом океане много не сделаешь. Работы на льду были отменены.

Но сидение на корабле быстро наскучило. Многие совершали прогулки по льду, иногда проваливаясь в запорошенные снегом проталины. Макаров сам дважды выкупался в такой проталине.

Как-то вечером группа участников экспедиции отправилась пешком к западу на разведку. Впереди расстилались бесконечные поля смерзшихся льдин. Светило незаходящее полярное солнце. Прошли километр, другой — ничего утешительного вокруг, нигде никаких признаков свободней воды. Так ничего и не разведав, группа решила возвратиться к ледоколу. Решение было принято вовремя. Неожиданно началась сильная передвижка льда. Огромные льдины, не менее пятидесяти метров в поперечнике, с треском расходились, образуя полыньи в три-четыре метра. Но тотчас же из воды выныривали льдины второго слоя. Они перевертывались, рассыпались, разламывались и, сталкиваясь, нагромождались в огромные торосы. «Все это происходило, — вспоминал участник похода геолог Вебер, — как бы беспричинно. Явление стихийно-зловещее; чувствовалось, что подо льдом океан. Насилу мы добрались к „Ермаку“.

30 июля Макаров устроил совещание научных работников, штурманов и механиков. В ободряющей речи он заявил, что есть полная надежда выйти из ловушки, так как лед рассыпается на мелкие глыбы. Стоит только задуть ветру, и «Ермак» свободен.

А на другой день вечером, сидя в своей каюте, он записывал: «Обыкновенно засыпаю около часу ночи, но в три просыпаюсь. Мысли о предстоящей зимовке не выходят из головы. Потом читаю, опять засыпаю и опять просыпаюсь и т. д. до 7 часов утра, когда входит капитан. Вечером обдумывал и писал письма, которые хочу послать о помощи.

А погода словно дразнит. Тишина. Весь день солнце, горизонт чистый. В прозрачном сверкающем воздухе отчетливо видны мрачные берега Новой Земли. Чистота полярного воздуха удивительная!» Геолог В. Н. Вебер, писал Макаров, профильтровал снеговую воду и не обнаружил в ней ни одной пылинки. Не случайно на «Ермаке» все были здоровы, и даже умиравший от воспаления легкик в тромсенской больнице матрос Лизунов быстро поправился»[152].

Положение не улучшалось. Льды стояли неподвижно. Наконец, Макаров решил, что если лед в ближайшее время не разойдется, придется готовиться к зимовке. Одновременно он собирался направить группу людей на Новую Землю, где находился опорный пункт всех научных новоземельских экспедиций, чтобы дать знать в Петербург о том, в какое положение попал «Ермак». В поход должны были отправиться шесть человек с двухмесячным запасом продовольствия, так как до ближайшего поселения Малые Кармакулы было 285 километров. Начальником группы был назначен геолог Вебер. Намечалась посылка и второй партии. Немедленно приступили к сборам. Вечером засели писать официальные донесения и письма к родным к друзьям.

В письме к жене от 22 июля 1901 года Макаров писал: «Широта 74 *о* 41', долгота 54 *о* 23'. Мы вошли под берегом Новой Земли в торосистое поле в то время, когда оно было случайно в периоде ослабления; но затем оно пришло в состояние сжатия, и мы едва можем в нем пошевельнуться. Все зависит от ветра. Если будет свежий норд-ост, то льдина может ослабнуть в своем сжатии, и мы быстро освободимся. Но вот уже почти месяц, и таких условий пока не наступало… Через месяц могут грянуть морозы (и теперь по ночам иногда 3 *о* мороза). Необходимо подумать о том, как снять с «Ермака» экипаж, поэтому я посылаю две партии… Необходимо уговорить Витте, чтобы он устроил посылку ледокола Э 2 и парохода «Рюрик» к границе постоянных льдов, снять экипаж… надо снимать команду в начале сентября, ибо позже будет труднее…

Я совершенно здоров, но сильно озабочен участью «Ермака». Напрягаю все силы, чтобы найти выход. Пробиваясь с ледоколом, прилагаю все мое искусство и всю мою энергию. Результатов нет, и мы нисколько не двигаемся. Эта работа вовсю без результатов в высшей степени тяжела и физически и психически. Неделю тому назад это у меня отозвалось на неправильной работе сердца, но я сейчас же бросил курить и пить кофе… И теперь я опять здоров. Как это будет грустно бросить «Ермак»! И еще будет грустней остаться здесь на зиму…»[153]

Ледовая обстановка, сложившаяся в 1901 году у берегов Новой Земли, была исключительно неблагоприятной. Никогда не наблюдалось здесь ничего подобного. Вместо обычно дувших здесь в это время года восточных ветров целый месяц упорно держались западные, нагнавшие столько льда и «наторосившие», по словам Вебера, такую кашу, что ее надо сначала видеть, а потом уж винить «Ермак». Температура поверхностного слоя воды вместо +4, +6 была отрицательной. «Со стороны глядя, — заносит Вебер в дневник, — дело выходит позорное: начать работу с полуострова Адмиралтейства и, не подойдя к нему, застрять, притом не на мели или камнях, но во льду (ледокол!). Но если посмотреть, что проделала с ним природа, то придется оправдать судно и руководителей экспедиции».

Между тем жизнь на корабле шла обычным порядком: все занимались своими делами, готовились к ледовому пешему походу на Новую Землю, читали книга с описанием полярных путешествий и со все возрастающим нетерпением ждали одного — «раздвижки льдов». А сам Макаров производил опыты. Из кусков листового железа, отшлифованного и неотшлифованного, он сделал две модели парохода и испытывал их в корыте с водой и льдом, чтобы определить, облегчит ли отшлифовка листов обшивки продвижение ледокола в сжатом льду.

Все уже было готово к двум пешим экспедициям на Новую Землю, написаны донесения и письма, уменьшен суточный рацион и продумана подготовка к предстоящей зимовке, когда вдруг неожиданно пришло освобождение. 6 августа в три часа вахтенный заметил, что лед как будто тронулся. Стали проверять. Средством проверки служил шпагат с колышком, спущенный с борта судна на лед и там закрепленный. Взглянули на шпагат и убедились, что за время последней вахты он немного натянулся. Сообщили командиру. Осмотрев лед, Васильев приказал будить команду и немедленно разводить пары. На палубе показался адмирал. Он был спокоен и не проявлял никаких признаков радости. «Может быть, начавшаяся передвижка так же неожиданно кончится и лед снова сожмет корабль», — думал он.

Но лед расходился по-настоящему. Все шире становились полыньи, черными лентами извивались появившиеся во льду каналы, то и дело раздавался треск лопавшихся льдин.

В пятом часу утра «Ермак» шел полным ходом, но уже не к берегам Новой Земли, а к загадочной Земле Франца-Иосифа, где не побывало еще ни одно русское судно[154]. Путешествие это предпринималось взамен неудавшегося рейса на Енисей. От Земли Франца-Иосифа решено было идти к мысу Ледяному на Новой Земле, а потом, если позволят условия, на Шпицберген,

производя по пути научные исследования.

День 6 августа был незабываемым для всех участников похода. «Мы были выпущены на свободу и, выйдя изо льда, испытывали то же, что выпущенные из тюрьмы», — замечает Вебер. В этой ледовой тюрьме путники находились двадцать дней.

На третий день похода в туманной мгле стали вырисовываться очертания угрюмого архипелага. Многие, выходя на палубу и всматриваясь вдаль, спрашивали: где же земля? И в самом деле, Земля Франца-Иосифа не похожа на землю. Скорее это какой-то грандиозный ледяной купол, поражающий своей суровостью даже видевшего всякие виды полярника. Земля Франца-Иосифа — подлинная Арктика. Чем ближе подходил к ней «Ермак», тем чаще встречались огромные плавающие ледяные горы, айсберги, особенно много их нагромоздилось у мыса Флора.

Ледокол вступил в полосу льда, не испытавшего, по-видимому, сжатия. Льдины гладкие, без нагроможденных на них барьеров, не то, что у Новой Земли.

«Ермак», легко и свободно расталкивая лед, пробирался к берегу. По временам встречались более тяжелые, торосистые поля, но и они не были сколько-нибудь серьезным препятствием.

На другой день поутру «Ермак» взял курс на северные новоземельские берега. Почти весь день он пробивался через сплоченные плавучие льды, по-прежнему периодически делали станции и производили океанографические наблюдения. Вблизи Новой Земли, у мыса Нассау, ледокол встретил такие тяжелые льды, что Макаров, учтя недавний урок, решил вернуться к Земле Франца-Иосифа. Попытка обогнуть мыс Желания и пройти в Карское море не удалась.

Секретная записка, оставленная Макаровым перед уходом в плавание, заканчивалась такими словами: «…Единственное побуждение, которое толкает меня на север, есть любовь к науке, желание раскрыть те тайны, которые природа скрывает от нас за тяжелыми ледяными преградами». Раскрыть тайны, думал Макаров, это значит надежно обследовать и изучить незнакомые раньше никому места, открыть новые земля. Он не без основания предполагал наличие в отдаленных районах Арктики неизвестных еще земель и островов. Во время второго ледового плавания «Ермака» Макарову показалось, что он увидел такую землю в западном направлении от Шпицбергена, но разглядеть ее тогда как следует не удалось.

Теперь у Макарова были вполне серьезные основания предполагать наличие не открытых еще земель к востоку от земли Франца-Иосифа. О существовании их можно было догадываться

по целому ряду признаков. В оставшейся после Макарова рукописи, относящейся к плаванию 1901 года, можно прочесть: «Места к востоку от Земли Франца-Иосифа мне представляются особенно интересными, так как есть некоторая вероятность найти там острова. Мне кажется, что если бы там не было островов, то в пролив между северной оконечностью Новой Земли и Землей Франца-Иосифа должен бы направляться довольно значительный поток полярных льдов. Между тем, этого нет, и корабль Вайпрехта „Тегетгоф“ несло первоначально на северо-восток вдоль Новой Земли, а потом уже двинуто на запад к южной оконечности Земли Франца-Иосифа»[155].

Спустя тридцать четыре года предположение Макарова подтвердилось. В 1935 году советской экспедицией на ледоколе «Садко» в указанном Макаровым месте был открыт остров, названный в честь первым увидевшего этот остров участника экспедиции — островов Ушакова.

Во второй раз подойдя к Земле Франца-Иосифа, «Ермак» почти вплотную приблизился к островам. Натуралисты немедленно отправились на берег. Они произвели много интересных наблюдений, собрали коллекции и убили двух белых медведей. 18 августа «Ермак» снялся с якоря и снова отправился к северо-восточным берегам Новой Земли. Тяжелые многолетние льды, еще более придвинувшиеся к берегам, снова преградили ему путь. Попытка проникнуть в Карское море не удалась. Проход туда был закрыт прочно.

Но южнее море было почти совершенно свободно ото льдов. Время позволяло еще заняться съемочными и другими научными работами у берегов Новой Земли в районе от полуострова Адмиралтейства до Сухого Носа.

По сравнению с безжизненной Землей Франца-Иосифа Новая Земля кажется югом. В Крестовой губе — живописнейшем из фиордов Новой Земли — сделали продолжительную остановку. Значительные глубины позволяют безопасно маневрировать здесь судам с любой осадкой. Чрезвычайная прозрачность ярко-зеленой воды с непривычки изумляет. Вокруг — каменистая пустыня, влажная и липкая от таящего снега, по сторонам — белеющие пятна фирновых полей[156], а в глубине — резкая цепь заметенных снегом гор, — такова Крестовая губа. Настроение у всех было приподнятое, бодрое.

Целые дни проходили в работе, в научных наблюдениях, исследованиях. Было собрано много геологических образцов и окаменелостей. На берегу разбили лагерь. Определили астрономический пункт. Макаров приказал установить на этом месте большой крест с надписью на доске: «Ермак»,

астрономический пункт. 10 (23) августа 1901 г.» Около креста соорудили будку и оставили в ней провиант на случай, если какие-нибудь мореплаватели попадут в беду. На всякий случай Макаров оставил здесь значительный запас угля[157].

Пока сотрудники Макарова работали на берегу, сам он разъезжал на катере по необъятной Крестовой губе, делая ее гидрологические разрезы и производя другие исследования. Если позволяла погода, «Ермак» выходил в море для фотограмметрической съемки в районе между Машигиной губой и Сухим Носом.

29 августа впервые по-настоящему пахнуло зимой. Погода испортилась, началась вьюга, палуба покрылась снегом. «На машинном люке сидят три куличка с длинными носами, людей боятся, но не улетают: все равно — смерть, а на люке тепло»[158].

Установив на берегу мареограф для определения высоты прилива, снялись с якоря и вышли в море. Путь лежал на материк, в норвежский порт Вардэ. Через каждые пятьдесят миль останавливались и производили исследования. Из Вардэ «Ермак» направился в Тромсе, куда прибыл 2 сентября. Оттуда — домой, в Кронштадт.

Неприветливо встретили Макарова на родине. Почти месячная задержка «Ермака» в торосистых нагромождениях вблизи новоземельских берегов привела к провалу планов адмирала Макарова. Неудачей похода снова воспользовались его тайные и явные враги. Опять «неопровержимо доказывалась» абсурдность идеи ломки полярного льда с помощью ледокола. Однако это было несправедливо. Все три похода «Ермака» в Арктику полностью выявили его блестящие качества и одновременно наметили предел его возможностей. Вопреки утверждениям адмирала Бирилева и его единомышленников, «Ермак» оказался вполне пригодным к полярному плаванию, необычайно крепким и выносливым кораблем. Его корпус выдерживал борьбу с тяжелыми полярными льдами в любом из районов Арктики, где побывал ледокол. От сильнейших ударов с полного хода в льдины корпус ледокола не претерпел никаких изменений. Не только крепления и непроницаемые переборки, но и котлы и машины не нуждались в ремонте даже по окончания плавания. Макаров говорил шутя, что механиками корабля «были приложены все старания, чтобы сломать машины, но эти старания не увенчались успехом». «Ермак» превосходно выдержал испытание. Никакой другой корабль не смог бы выдержать того напора льда, какой выдерживал ледокол во время новоземельского плена. Благодаря тому, что корпус корабля имел своеобразную бочкообразную конструкцию, напиравший лед не

давил на его бока, а уходил под корпус, подминался кораблем.

Но против самой серьезной арктической беды, против льда в состоянии сжатия «Ермак» ничего не мог поделать. Войдя в мощное торосистое поле, ледокол свободно ломал его, вползая на лед. Но вот лед пришел в движение, началось сжатие, проложенный ход стал замыкаться, и «Ермак» оказался в ловушке. Ни вперед, ни назад он двинуться уже не мог.

Все те, кто с пеной у рта доказывал бессмысленность замыслов Макарова, либо ничего не понимали в условиях полярных плаваний, либо не желали вникать в эти условия и требовали невозможного.

Что касается Макарова, то он был вполне удовлетворен качествами созданного им корабля. После третьего похода в Арктику Макаров удостоверился в силе и выносливости ледокола, с успехом выдержавшего сильнейший натиск льда. Он по-прежнему был убежден, что «Ермак» может успешно бороться с полярным льдом и побеждать его, но при условии, если плавание не будет ограничено коротким сроком. Состояние сжатия всегда возможно, и нужно быть готовым к этому. Попав в сжатие, ледокол должен отказаться от всякой попытки форсировать преграду и терпеливо выжидать, когда лед, в зависимости от перемены ветра и течения, разойдется и даст кораблю возможность двигаться.

Еще из Тромсе Макаров послал Витте телеграмму о результатах экспедиции, хотя на собственном опыте убедился, что этого делать не следовало.

«Северная часть Новой Земли, — говорилось в телеграмме, — в это лето была обложена тяжелыми прибрежными льдами, которые находились весь июль в сжатии. „Ермак“ потерял три недели в упорной борьбе с этими льдами, вследствие чего пришлось программу сократить. Сделаны два рейса к Земле Франца-Иосифа и обратно, первый раз через льды, второй — по свободной воде. Собрали большой материал по ледоведению, глубоководным и магнитным исследованиям, составлена карта Новой Земли и Сухого Носа до полуострова Адмиралтейства. Путь на Енисей кругом Новой Земли для коммерческих пароходов считаю непрактичным…»[159]

Сообщение Макарова было расценено как признание поражения. Зашевелились старые враги. Более всего торжествовал, конечно, Бирилев, являвшийся наиболее ярым выразителем враждебного к Макарову отношения со стороны реакционных морских кругов. Зная характер адмирала, все понимали, что на следующий же год он снова будет добиваться нового плавания в Арктику. Поэтому решено было положить

конец дальнейшим «происках» Макарова.

Специально созданная комиссия представила Витте свои соображения, и вопрос о дальнейшей судьбе «Ермака» был решен окончательно.

13 октября 1901 года Макаров получил из министерства финансов отношение следующего содержания:

«Государь император, по всеподданнейшему докладу министра финансов о дальнейшей эксплуатации ледокола „Ермак“, 6 октября с. г. высочайше повелеть соизволил:

1. Ограничить деятельность ледокола «Ермак» проводкою судов в портах Балтийского моря.

2. Передать ледокол в ведение комитета по портовым делам с освобождением вашего превосходительства от лежащих на вас обязанностей по отношению к опытным плаваниям во льдах и ближайшее заведывание работами ледокола возложить на Отдел торгового мореплавания».

И все же Макаров не сдавался. Через некоторое время он снова поднял вопрос об экспедиции в Арктику. На этот раз он нашел поддержку в Физико-химическом обществе. Общество подробно рассмотрело новый проект Макарова и создало специальную комиссию для обсуждения «научной экспедиции вице-адмирала Макарова в полярные страны на ледоколе „Ермак“. Но когда встал вопрос о том, кто будет финансировать экспедицию, Академия наук от этого отказалась. Макаров обратился в Географическое общество. Вице-председатель общества П. П. Семенов также не поддержал его.

Обращаясь в Географическое общество, Макаров, конечно, не рассчитывал получить деньги на экспедицию, ему нужна была поддержка такого влиятельного ученого, каким был вице-председатель общества, член государственною совета П. П. Семенов. Ответ П. П. Семенова окончательно отрезал Макарову всякие пути к организации новой экспедиции на «Ермаке». Раздосадованный Макаров написал Семенову: «Если Географическое общество откажется оказать мне чисто идейную поддержку, то оно заслужит справедливый упрек потомства, ибо дело мое остановится и Ледовитый океан останется неисследованным, пока другая нация не примется за постройку ледокола для этой цели».

Борьба с рутиной оказалась более тяжелой, чем борьба с ледовой стихией.

Дело, которому Макаров посвятил восемь лет непрерывного труда, за которое он боролся с редкой настойчивостью и самоотвержением, оборвалось, а после гибели Макарова было забыто на долгие годы. Замечательный, совершенно

оригинальный ледокол, постройка которого означала крупнейший шаг вперед в области судостроения, не нашел в дореволюционное время лучшего применения, чем ввод и вывод караванов торговых судов из замерзающих портов Балтийского моря.

Макаров готовил «Ермака» для больших дел. Как военный моряк, он понимал, что ледокол может оказать неоценимую помощь военным кораблям как в мирное время, так и во время войны. После случая с броненосцем «Генерал-адмирал Апраксин» это поняли и многие другие моряки. Даже такой непримиримый враг Макарова, как адмирал Бирилев, и тот вынужден был признать, что в военное время «Ермак» смог бы принести бесценные услуги. Но в чем именно должны заключаться эти услуги, помимо проводки военных кораблей через лед, никто не знал и не задумывался об этом.

Ответить на этот вопрос взялся сам Макаров 4 декабря 1899 года он прочел для специалистов лекцию на тему: «Влияние ледоколов на военно-морские операции».

В своей лекции Макаров подробно разобрал влияние ледовых условий на применение наступательных и оборонительных средств, на действия артиллерии, мин (самодвижущихся и якорных) и тарана. «Нельзя питать твердых надежд, — говорил Макаров, — что зимнее нападение неприятеля невозможно. Благоразумие требует, чтобы все особенности зимней морской кампании были выяснены. Лишь тот флот может стать господином положения, который имеет ледоколы, хорошо изучил льды и приспособился к плаванию в них».

Благодаря «Ермаку» Россия смогла вывести свой флот из замерзшего порта в открытое море во время войны с Японией. В феврале 1905 года «Ермак» провел через льды Либавского порта в полном составе эскадру Небогатова, отправлявшуюся на Дальний Восток.

Неоценимой была помощь «Ермака» в 1918 году, когда он провел в Кронштадт из Гельсингфорса первый отряд кораблей революционного Балтийского флота, героически пробившийся сквозь необычайно тяжелые в тот год льды Финского залива. В состав эскадры, проведенной «Ермаком», входили линкоры «Петропавловск», «Севастополь», «Полтава», «Гангут», крейсеры «Адмирал Макаров», «Рюрик», «Богатырь» и другие корабли. Всего же в течение марта и апреля 1918 года «Ермак» при содействии других ледоколов обеспечил проводку в Кронштадт 211 боевых кораблей в крайне тяжелых в том году ледовых условиях. Среди этих кораблей было 6 линейных кораблей, 5 крейсеров, 54 миноносца и 12 подводных лодок. Этот героический,

единственный в истории флотов всего мира ледовый поход протекал в исключительно тяжелых условиях. Ледовый поход 1918 года оправдал самые смелые предположения Макарова. Своим спасением флот во многом был обязан макаровскому ледоколу «Ермак».

Современники Макарова не оценили да и не могли полностью оценить идею мощного ледокола. Лишь немногие смогли понять ее широко и правильно. Ф. Ф. Врангель после смерти Макарова писал: «Сдается мне, что когда в близком будущем обновленная Россия развернет во всей своей мощи неисчерпаемые силы ее народа, использует неисчерпаемые сокровища ее природных богатств, то смелая мысль русского богатыря Макарова будет осуществлена. Будут сооружены ледоколы, способные проходить среди льдов Ледовитого моря так же свободно, как проходит „Ермак“ по льдам Финского залива, которые до него были также непроходимы. Омывающий наши берега Ледовитый океан будет исследован вдоль и поперек русскими моряками, на русских ледоколах, на пользу науки и на славу России».

После Великой Октябрьской социалистической революции судьба «Ермака» резко изменилась. Его конструкция оказалась настолько удачной и продуманной до мелочей, что осталась почти неизмененной до настоящего времени. «Ермак» до сих пор служит советскому народу, советской передовой науке. Прошло более полувека после его постройки, а «дедушка ледокольного флота» и по своему виду представляет собой вполне современный корабль и является одним из самых мощных ледоколов в мире. Это лучшее доказательство жизненности и полезности детища Макарова. 29 августа 1938 года, спустя почти сорок лет после своей постройки, «Ермак» достиг рекордной широты свободного плавания кораблей в водах Северного Ледовитого океана, а именно 83 *о* 5'.

«Ермак» послужил прообразом таких мощных ледоколов, как флагман советских ледоколов — линейный ледокол «Иосиф Сталин». Советские ледоколы решают такие задачи, о которых создатель первого в мире мощного ледокола лишь мечтал.

Почин Макарова в деле исследования полярных стран и освоения Северного морского пути заслуживает глубокого уважения.

Вооруженные Макаровым и теоретически и практически, советские полярники впервые в истории широко использовали ледокольный флот для планомерного исследования и проводки караванов судов по трассе Северного морского пути.

В КРОНШТАДТЕ

«Конечно, и здесь, в Кронштадте, кипучая натура адмирала Макарова находила дело. Но досадно было, что она прилагалась не там, где шла подготовка к войне, где так важен был во главе флота истинно военный и истинно талантливый человек».

Из воспоминаний моряка об адмирале Макарове.

В то время, когда «Ермак» под командой капитана 2 ранга Васильева приступил к работе по спасению броненосца «Генерал-адмирал Апраксин», Макаров приказом от 6 декабря 1899 года был назначен главным командиром Кронштадтского порта, начальником гарнизона и военным губернатором города Кронштадта. Именно поэтому Макаров не смог принять непосредственного участия в спасении броненосца.

Боевой командир, изобретатель, ученый, создатель морской тактики и конструктор «Ермака», Макаров стал самым авторитетным лицом в Кронштадте. В соответствии со служебным положением Макаров имел сейчас дворец-особняк, яхту и собственный выезд.

Но внешние удобства и почести мало интересовали Макарова. Он чувствовал себя более удобно не на берегу, а в море. Однажды, вскоре после состоявшегося назначения, его спросили, доволен ли он своей должностью. Степан Осипович ответил, что считал бы себя на месте сейчас в Порт-Артуре, а здесь он чувствует себя «у тихой пристани».

Но творческая энергия адмирала находила приложение в любом деле. Он отдал себя Кронштадту целиком и с головою ушел в работу. Можно быть небесполезным для Порт-Артура и находясь в Кронштадте, — решил он и энергично принялся за наведение порядка в Балтийском флоте и Кронштадтском порту.

Еще в 1884 году, будучи флаг-капитаном практической эскадры Балтийского моря, Макаров указывал на крупные недостатки порта. Главным из них он считал большую отдаленность мест стоянки военных судов от пароходного завода, адмиралтейства и казарм. В случае мобилизации эта отдаленность привела бы к большим осложнениям. Макаров предлагал сделать средоточием всех сил и средств Среднюю

гавань, что впоследствии и было сделано. В особой записке он изложил план мобилизации флота и предложил держать корабли в боевой готовности.

Однако слово «мобилизация», звучавшее тревожно и создававшее «ненужную напряженность», не понравилось в адмиралтействе, и записка, полная дельных советов, была положена под сукно.

Теперь, когда Макаров прибыл в Кронштадт, он решил, что многое он осуществит самостоятельно.

Вскоре все почувствовали, что пришел хозяин, настоящий командир, требовательный и энергичный.

Дел у Макарова было много. Помимо своих основных обязанностей по управлению портом и городом, Макаров принимал участие в работе всех важнейших комиссий, собиравшихся в министерстве, писал докладные записки о вооружении порт-артурской крепости, а позднее участвовал в разработке двадцатилетней судостроительной программы.

Макаров всегда отличался умением распределять свое время так, чтобы его хватало на все дела, теперь же, из-за множества разного рода административных обязанностей, ему приходилось быть особенно пунктуальным.

Рабочий день Степана Осиповича складывался так: в 7 часов утра он вставал, делал гимнастику, принимал душ и пил в своем кабинете чай. На все это он отводил полчаса. В половине восьмого он уже сидел за рабочим столом и намечал программу дня, отдавая распоряжения или делая запросы по телефону. С 8 час. 45 мин. до 9 час. 30 мин. он принимал адъютантов со срочными докладами или начальника канцелярии. С 9 час. 30 мин. до 11 час. Макаров посещал казармы, гавань, корабли, пароходный завод, где ремонтировались суда и производились различные испытания, в том числе испытания по непотопляемости кораблей, неизменно пользовавшиеся его вниманием. Если у него оставалось время, Макаров объезжал торговые помещения, заглядывал на рынки, а иногда посещал и местную мужскую гимназию или реальное училище. Но чаше бывал он в специальных учебных заведениях — морском инженерном училище, минном офицерском классе и фельдшерской школе. В 11 часов Степан Осипович возвращался домой и в течение получаса занимался спешными делами. Следующие полчаса уходили на прием начальника штаба порта. К этому времени приемная адмирала заполнялась посетителями, являвшимися к нему с личными делами и просьбами.

Среди посетителей бывало много матросов. «Если судить по довольным лицам, с которыми они выходили из кабинета,

адмирал делал для них все, что было в его силах», — замечает в своих воспоминаниях о Макарове его племянница К. Савкевич. Обычно спокойный и уравновешенный, редко сердившийся и почти никогда не возвышавший голоса, Макаров приходил в страшный гнев, когда узнавал, что офицер или боцман ударил матроса. Он не щадил любителей «рукоприкладства».

Прием посетителей продолжался с двенадцати до часа. Ровно в час дня подавался завтрак, затем в течение получаса Макаров просматривал газеты. Иностранные журналы и газеты читали его помощники — капитан второго ранга М. П. Васильев и лейтенант К. Ф. Шульц. Интересные и важные места они подчеркивали, а вечером, просматривая подчеркнутое, Макаров, если было нужно, делал выписки в особую тетрадь.

В два часа дня в сопровождении старших портовых техников являлся с подробным докладом капитан порта. Вместе с ним Макаров вторично выезжал в порт для наблюдения за срочными работами. Во время посещения кораблей Макаров начинал свой осмотр с матросского камбуза и пробы щей. Если они оказывались скверными, Макаров предлагал командиру, старшему офицеру и ревизору съесть по полной тарелке этих щей. И можно было быть уверенным, что в следующий раз, когда адмирал посетит корабль, матросский обед будет хорошим.

В пять часов вечера Макаров возвращался домой, ложился в постель и мгновенно засыпал. Ровно в 5 час. 45 мин. вестовой будил его, он вторично принимал душ, обедал, после чего снова уходил работать в кабинет.

Как вспоминает К. Савкевич, обычно в это время Степан Осипович что-то быстро писал, сидя за большим письменным столом, весь обложенный книгами и бумагами. Справа от него лежала груда остро отточенных карандашей. Чуть карандаш тупился, он откладывал его в кучку налево. В кабинете находился никогда не расставшийся с адмиралом его бывший вестовой матрос Иван Хренов. Он бесшумно ходил по кабинету, подавал с полок необходимые книги, разыскивал в папках материалы, постоянно чинил затупившиеся карандаши и перекладывал их слева направо. Для всех, кроме него, вход в кабинет в часы работы Степана Осиповича был закрыт.

Вечером снова начинался служебный прием. С восьми до десяти часов вечера являлись с внеочередными докладами начальники подведомственных Макарову частей, а также лица, вызванные по особым делам. Если же вечером в морском собрании, в специальных классах или где бы то ни было читались лекции или делались доклады по тематике, интересовавшей Макарова, он отправлялся туда и принимал живое участие в

обсуждении. Нередко такие лекции и доклады читал он сам.

К десяти часам вечера Макаров всегда старался быть дома, чтобы заняться литературной работой, отредактировать свою очередную рукопись или составить доклад. Работал он много, напряженно, с вдохновением. В половине двенадцатого Степан Осипович пил вечерний чай, после чего наступала пора заниматься личными делами: он диктовал машинистке письма или дневник, любил отвести душу за дружеской беседой с приятелями-моряками и блеснуть присущим ему острым и едким словцом.

— А знаете ли вы, какая собачья порода самая несносная? — спросил как-то Макаров во время одной из бесед с адмиралами.

Никто не нашелся, что ответить.

— Шпиц! — неожиданно выпалил Степан Осипович, намекая на адмиралтейский шпиль.

Это крылатое словечко, пущенное в оборот Макаровым, с той поры прочно утвердилось за адмиралтейством, в котором заседали рутинеры-адмиралы, похоронившие многие блестящие идеи русских моряков. Отношения Степана Осиповича со «шпицем» приобретали подчас весьма острый характер.

Оживленный разговор заканчивался обычно около часу ночи, после чего Макаров уходил спать.

Будучи сам организованным и точным до пунктуальности человеком, Макаров требовал того же и от подчиненных. «Служить с адмиралом было нелегко, — замечает В. Семенов, один из адъютантов адмирала, — …но в общем хорошо». Хорошо потому, что каждый видел в Макарове гуманного, заботливого и справедливого, хотя и требовательного начальника, уважавшего каждого человека независимо от его служебного положения и звания. Эта основная черта Макарова как-то бессознательно воспринималась решительно всеми, кто имел с ним дело. В приемную к Макарову смело шли все со своими большими и малыми нуждами. Если матрос в оправдание своего поступка, за который он получил наказание, хотел дать объяснение, Макаров не обрывал его грозным окриком, а внимательно выслушивал и иногда соглашался с ним. Иное отношение к матросам Макаров считал не выполнением устава, а аракчеевщиной.

Макаров всегда с отвращением относился ко всякого рода беспорядкам, суете и бестолковщине. «Тайна делать все и делать хорошо — есть тайна порядка распределять свое время, — говорил Макаров. — Порядок — это здоровье». Не терпел Степан Осипович и пространных разглагольствований, переливаний из пустого в порожнее, канцелярской волокиты, пустых оправданий и уверток. Обладая способностью схватывать на лету, с полуслова

иногда весьма запутанное положение или мысль, он сам, однако, вовсе не требовал того же и от других. Он не сердился, не нервничал, если его не сразу понимали, не торопясь разъяснял он суть дела, пока не убеждался, что слушатель овладел его мыслью полностью. Больше всего Макарова раздражало слепое, пассивное повиновение, которое он считал вреднейшим проявлением угодничества и человеческой безличности. «Пассивное повиновение, — говорил он, — это почти то же, что пассивное сопротивление». По его мнению, всякий, даже самый малый чин, не только имел право, но и обязан был, не кривя душой и не подхалимствуя, по совести высказывать перед кем бы то ни было свое мнение и дать, если нужно, совет. Только такой человек, говорил Макаров, имеет право претендовать на уважение. Ведь и сам Макаров, когда он был убежден в своей правоте, шел напролом, не уступая никому. Случалось и так, что он ставил вопрос об отставке, и «наверху», зная о его неспособности идти ни на какие компромиссы, зачастую уступали. Подлиз и хамелеонов, людей, способных перекрашиваться в любой цвет, Макаров не выносил.

Каждый из приходивших к нему с каким бы то ни было делом мог свободно высказать свое мнение, нередко идущее вразрез с мнением самого Макарова; Степан Осипович не видел в этом ни умаления своего престижа, ни подрыва дисциплины. «Самодуры не создают дисциплины, а только развращают людей, — неоднократно повторял Степан Осипович, — весь мой дисциплинарный устав укладывается в одну фразу: „не только за страх, но и за совесть“.

Точность Макарова в выполнении своих обязанностей вошла в Кронштадте в поговорку. Намеченное дело никогда не откладывалось и не отменялось, а проводилось при любых условиях. Требовал такой точности Макаров и от других. Однако не всем это нравилось. В Кронштадте было немало людей, рассматривавших энергичное и точное исполнение обязанностей Макаровым как причуды «беспокойного адмирала». Чаще всего это были люди, служившие ради выгод, приносимых им должностью, привыкшие жить при предшественниках Макарова тихо и покойно.

В Макарове всегда был какой-то хороший юношеский задор. Он любил море всей душой. Свист ветра, бешеная пляска волн, пена и брызги радовали его. В бурном море он чувствовал себя прекрасно, оно зажигало его страстью к борьбе, к преодолению трудностей.

Осенью 1902 года эскадра контр-адмирала Штакельберга, заботливо приведенная Макаровым в полный порядок, должна

была выходить на Дальний Восток, в Порт-Артур. Съемка с якоря была назначена в десять часов утра. В ночь накануне отхода задул свежий юго-западный ветер, к утру начался шторм, и связь рейда с берегом прекратилась.

По традиции главный командир перед самым уходом судов в дальнее плавание выходил на рейд, производил смотр эскадре и прощался с экипажами кораблей. На эскадре Штакельберга, полагая, что катер с адмиралом из-за большой волны не сможет выйти на рейд ранним утром, запросили штаб Макарова по семафору: не отменяется ли поход главного командира. Макарову такой запрос, содержавший в замаскированной форме совет не выходить на рейд, не понравился. Он отдал приказ: «Форма — пальто». Это значило, что по случаю штормовой погоды разрешается офицерам быть во время визита адмирала не в парадной форме, а в пальто. К назначенному времени, в 8 часов утра, на Петровской пристани собрался в полном составе штаб Макарова. Среди собравшихся несколько пожилых тучных адмиралов поеживались от резкого ветра. На их лицах было написано недоумение и недовольство. Приехал Макаров, быстро прошел на пристань, наскоро поздоровался и, взглянув на прыгающие у сходней катера, сказал: «На этих не выгрести!» Адмиралы обрадовались. Кто-то предложил поход отменить, а эскадре послать прощальный сигнал: «Желаю благополучного плавания». Сделав вид, что он этого предложения не слышал, Макаров отдал приказание подать ледокол Э 2. Уже в гавани ледокол бросало на волне, когда же вышли за ворота, его стало так трепать, что в самом деле казалось: благоразумнее послушаться адмиралов и вернуться обратно. Но опытный шкипер из отставных боцманов быстро выровнял пароход и повел его на Большой рейд к эскадре. С берега следили, как, зарываясь в волнах, вздымая тучи брызг и пены, ледокол смело продвигался вперед.

На рейде, покачиваясь, стояли готовые к отходу корабли. Ледокол подошел к крейсеру. Ступить на спущенный с подветренного борта трап было не так-то легко. Ледокол подбрасывало волнами метра на два. Изловчившись, Макаров первым удачно прыгнул на сходни, но набежавшая волна накрыла его с головой. За ним последовал начальник штаба, остальные прыгнуть не решились.

Приняв рапорт командира и вахтенного начальника, поздоровавшись с выстроившимися на шканцах офицерами, адмирал, словно не замечая, что вода льет с него в три ручья, прошел вдоль фронта выстроившейся на палубе команды. Выхоленная раздвоенная борода его потеряла все свое величие:

смоченная, она скомкалась и стала похожей на паклю.

Но это лишь подняло его в глазах матросов.

«Не побоялся… Весь обмок, а проститься и пути счастливого нам пожелать приехал», — подумали все. Макаров обошел строй и поздоровался с экипажем.

Он говорил напутственную речь, а ветер в клочья рвал фразы и доносил до стоявших в строю лишь их обрывки и отдельные слова.

— Какова погода, а?.. Кронштадт-то на прощанье расходился!.. Да где ему против Артура!.. То ли там еще увидите!.. Служи не за страх, а за совесть… Смотри, не подгадь!.. С богом, в добрый час!

Матросы как будто забыли устав. В голове у них все перепуталось.

— Рады стараться!.. Покорнейше благодарим!.. Так точно!.. — вразброд, нестройно неслось со всех сторон. Но вдруг, словно в каком-то стихийном порыве, заглушая свист ветра и плеск волн, грянули такое «ура», что его слышно было на многих кораблях эскадры. Это было совсем другое: не только дисциплина, но и любовь.

Макаров улыбнулся, что-то шепнул командиру, по-видимому, чтобы он не взыскал за неположенное уставом приветствие, попрощался с офицерами и быстро покинул крейсер.

При подходе к одному из кораблей случилось маленькое происшествие. Ледокол ударило бортом о спущенный с корабля трап. Нижнюю часть трапа разнесло в щепки, и Макаров поднимался на палубу, рискуя упасть в воду.

Пока Макаров производил смотр на корабле, один из оставшихся на ледоколе адмиралов отчитывал шкипера. «Эх ты, разиня! Еще с якоря сняться не успели, а уже повреждение и по твоей вине. Русский военный корабль придет за границу со сломанным трапом». Шкипер ждал теперь взыскания и от главного командира.

Но вот смотр эскадры окончен. Ледокол благополучно вошел в гавань и стал у Петровской пристани. Началась церемония отъезда главного командира. Садясь в экипаж, Макаров обратился к адъютанту: — А где же шкипер? Позвать его. — Тот явился и стал руки по швам, с виноватым видом. Строгое лицо адмирала вдруг озарилось приветливой улыбкой.

— Молодчина, дружище… — выручил… Управлял лихо, спасибо тебе… — сказал Макаров и крепко пожал опешившему старику руку.

То, что Макаров в обращении со всеми людьми был прост и внимателен, создавало ему необычайную популярность среди

подчиненных нижних чинов и офицерской молодежи, но одновременно вызывало недовольство и иронические замечания со стороны завидовавших ему бездарных чиновников адмиралтейства и офицеров-аристократов. Не нужно быть моряком, чтобы понять, какое впечатление на матросов уходящей в дальнее плавание эскадры и на старика-шкипера должны были произвести все действия Макарова в это бурное осеннее утро.

Популярность Макарова основывалась не на отдельных проявлениях видимого внимания, которыми любили щегольнуть некоторые командиры. Он в самом деле хорошо знал нужды и запросы матросов, глубоко интересовался их бытом, жизнью, внимательно выслушивал их просьбы и никогда не забывал выполнять то, что обещал кому-нибудь. Как-то Макаров в одной из кронштадтских казарм знакомился с матросами. Ротный давал краткую характеристику каждому.

— А вот этот любит читать книжки и даже иногда пишет, — говорит ротный, приказывая подойти к адмиралу матросу Шишмареву.

— Как! — восклицает Макаров. — Он читает и пишет?

Шишмарев встревожился. Как-то отнесется адмирал к такому времяпрепровождению матроса? Всякие адмиралы бывают. Но тотчас успокоился. По глазам адмирала было видно, что он это занятие не осуждает. Адмирал начал оживленно расспрашивать Шишмарева, что он читает, кто из писателей ему больше нравится, посоветовал прочесть книги Станюковича, Мамина-Сибиряка, Короленко и других авторов.

— Любопытно взглянуть, что и как ты пишешь. Есть при себе что-нибудь? — неожиданно обратился Макаров к матросу.

Шишмарев полез в сундук и, весь побагровев от смущения, подал адмиралу две тетради стихов. Макаров спрятал их в боковой карман сюртука и, пообещав прочитать дома и прислать стихи обратно, направился дальше.

Прошло два месяца. Шишмарев ушел в плавание, уверенный, что адмирал забыл про него и про тетради со стихами. А когда возвратился — его ожидал пакет с надписью: «Матросу Шишмареву от вице-адмирала Макарова». В пакете лежали тетрадка и записка, в которой Макаров сообщал, что другую тетрадь он оставит у себя для того, чтобы поместить стихи в очередном номере журнала «Море и его жизнь», и звал Шишмарева в свободное время к себе для разговора о его будущем.

Впоследствии Шишмарев стал литературным работником.

Во время своего пребывания в Кронштадте Макаров уделял исключительно большое внимание жизни, обучению и быту

матросов как в казарме, так и на корабле. Весною 1903 года в связи с увеличением числа кораблей Балтийского флота в Кронштадт должно было прибыть на пять тысяч матросов больше, чем обычно. В представлении другого командира вопрос размещения дополнительных пяти тысяч человек не составил бы проблемы. Уплотнить казармы, предназначенные для одиннадцати тысяч, и разместить в них шестнадцать тысяч человек — и все! Так предложили поступить и Макарову, но он решил по-своему. И хотя подходящего помещения для казарм в городе не нашлось, Макаров вышел из положения. Он предложил надстроить четвертые этажи в казарменных флигелях и восстановить сгоревший канатный завод, от которого остались почти одни стены, превратив его в жилое помещение. Макарову пришлось преодолеть сопротивление интендантов морского министерства, удивленных такой заботой о матросах, но он добился одобрения проекта. Наконец приступили к восстановлению завода. Степан Осипович был очень озабочен тем, чтобы постройка была выполнена в срок. Ежедневно по два раза ездил он на завод, давая указания и поторапливая строителей. Постройка была закончена в рекордно быстрый по тому времени срок — в четыре месяца.

Устроив новобранцев, Макаров стал заботиться об их быте. Нары повсюду были заменены кроватями. Для того, чтобы матросы с самого начала службы во флоте приучились к порядку, чистоте и опрятности, необходимым в жизни на корабле, Макаров устроил при казармах бани-прачечные. В одном помещении мылись, в другом — стирали белье, которое сушили здесь же в предбаннике в особых сушильных шкафах. Помывшись, каждый получал вымытое и высушенное белье. Таких бань-прачечных было организовано шесть.

Макаров ввел в казармах и вообще в Кронштадте газовое освещение, что по тому времени считалось чуть ли не роскошью. По его распоряжению казармы снабжались питьевой кипяченой водой, и это сразу резко снизило количество заболеваний брюшным тифом.

Заботясь об улучшении санитарного состояния команд, Макаров ввел особый способ рационального мытья полов в казармах, а в уборных установил вентиляционные печи.

В целях борьбы с частными предпринимателями Макаров организовал общество морских врачей, имевшее в Кронштадте свой продуктовый магазин, и учредил офицерскую обмундировочную мастерскую тоже с магазином при ней. Для скромного бюджета морского врача и офицера эти кооперативные учреждения явились весьма ценным подспорьем. Сам адмирал все

свое обмундирование шил в этой мастерской, называя ее своей «экономкой».

Но главной заботой адмирала всегда был вопрос питания. В этом отношении Макаров проявлял внимание ко всем мелочам, не говоря уже о матросских щах, качество которых он считал показателем отношения командира к своей команде. «Матросские щи, — любил говорить Макаров, — должны быть такими аппетитными и наваристыми, чтобы любой господин, почувствовав их аромат, захотел бы их отведать».

В годовом отчете за 1901 год Макаров отвел несколько страниц описанию способа приготовления щей, рассказав, как он добился высоких результатов. «С осени 1900 года, — говорится в отчете, — я предпринял целый ряд испытаний, чтобы достичь лучшего вкуса щей. С этой целью доктор Боголюбов был командирован в Севастополь, и, кроме того, выписан оттуда кок[160]. Опыты производились в некоторых экипажах и в морском госпитале». В результате был издан подробнейший приказ по флоту: «О приготовлении щей», напечатанный отдельной брошюрой и разосланный на все суда Балтийского флота. Была разработана инструкция и для хлебопеков с таким любопытным примечанием: «…так как во время работы хлебопеки усиленно потеют, отчего возбуждается у них сильная жажда, выдавать им дополнительное количество чая и сахара». Даже эта деталь не была оставлена без внимания!

Прекрасно зная воровские нравы торговцев мясом — поставщиков морского министерства, Макаров решил построить холодильник и приобретать мясо не у перекупщиков, а прямо в Сибири. Через некоторое время дело настолько наладилось, что морской холодильник стал снабжать мясом не только казармы и корабли, но и весь сухопутный гарнизон Кронштадта. Сэкономленные суммы шли на улучшение питания матросов.

Чтобы наглядно показать, насколько нормальное питание матросов отражается на состоянии их здоровья, Макаров ввел как в казармах, так и на кораблях регулярное взвешивание матросов и обязал командиров представлять ему сравнительные данные. В своем приказе Макаров писал: «Убедившись в том, что вес нижнего чина есть лучший контроль над его питанием и гигиеничностью его жизни вообще, я настойчиво требую, чтобы нижних чинов взвешивали в следующие сроки: 1) через неделю по поступлении, 2) перед началом кампании, во второй половине апреля и 3) во второй половине сентября».

Макаров беспокоился не только о матросах. Вступив в должность командира Кронштадтского порта, он вскоре обратил внимание на значительное число несчастных случаев среди

рабочих пароходного завода, а также при работах на кораблях. Специальной инспектуры по охране труда в то время не было, и большинство несчастных случаев приписывалось неосторожности самого рабочего или матроса. Макаров посмотрел на дело иначе. В стремлении администрации и командиров свалить вину за увечье на самого пострадавшего он видел желание избежать ответственности и стал назначать комиссии для расследования причин увечий, а многие случаи разбирал и сам. В одном из его приказов было сказано: «Командиры обязаны внушить своим подчиненным, что нравственный и служебный долг каждого офицера — неусыпно следить, чтобы при работах применялись необходимые предосторожности, дабы уменьшить число несчастных случаев, имеющих иногда печальный исход». В инструкции «О предотвращении ушибов и увечий» Макаров писал: «Долг каждого из распорядителей так наладить работы, чтобы случаев ушибов не было и от непредусмотрительности люди не оставались бы искалеченными на всю жизнь. Нахожу, что случаи ушибов как нижних чинов, так и мастеровых чересчур часты, и мне, вероятно, придется делать более строгие расследования в случаях поранения и при ушибах людей».

У рабочих Кронштадтского пароходного завода Макаров пользовался не меньшей популярностью, чем у матросов. Все, что было в его силах, он делал для них и нажил себе в результате множество врагов. Предложенные им проекты обеспечения рабочих твердым заработком, отпусками и пенсией встретили злобное сопротивление со стороны главного управления кораблестроения и снабжений, с которым у Макарова уже издавна были нелады. Но, убежденный в правоте и справедливости дела, которое он брал под свою защиту, Макаров боролся за него и добился немалого.

На Кронштадтском пароходном заводе существовал нелепый и жестокий порядок увольнения. Рабочий, достигший 55-летнего возраста, увольнялся по старости. Ни его работоспособность, ни здоровье, ни мастерство, ни аккуратность, ни стаж при этом не учитывались. В виде исключения, при условии ежегодного освидетельствования в дальнейшем, рабочего могли оставить еще на пять лет, но никак не больше, будь он хоть самый искусный мастер. Это было причиной многих трагедий.

Один превосходный мастер, «человек с золотыми руками», как отзывались о нем, достигнув предельного возраста, был уволен. Попытки устроиться на работу в другом месте ни к чему не привели. Тогда, решив покончить с собой, рабочий вышел на лед и застрелился. Это стало известно Макарову и произвело на него столь сильное впечатление, что он решил во что бы то ни

стало уничтожить этот тупоумно-бездушный порядок увольнения рабочих.

На пароходном заводе для рабочих были введены отпуска. Это право, полученное ими благодаря настоянию Макарова, рабочие особенно ценили.

Следующим шагом главного командира было распоряжение о назначении всем рабочим, прослужившим не менее десяти лет, пенсии. По инициативе Макарова в Кронштадте были основаны портовая техническая школа, вечерние классы для рабочих пароходного завода и три школы для их детей.

Для рабочих в Кронштадте были созданы клубы, которые адмирал нередко посещал сам. Такое отношение военного губернатора города к рабочим было для многих непонятным.

В условиях царской России нововведения Макарова звучали почти как вызов царскому правительству. Всякие попытки умалить и обесценить рабочий труд, недоплатить рабочему, откуда бы они ни исходили, глубоко возмущали Макарова. Например, когда «Ермак» вернулся из своего первого полярного плавания с серьезными повреждениями, Макаров, несмотря на это, потребовал выплаты двухмесячного оклада всей команде ледокола. В письме к министру финансов Витте он писал: «Люди работали все время без отдыха, все механизмы действовали исправно, и люди заслуживают поощрения за плавание в столь тяжелых и необыкновенных условиях. Если мы не будем поощрять людей, то мы не найдем хорошего экипажа для будущих плаваний».

Деятельность Макарова в Кронштадте как военно-морского администратора и градоправителя носила характер непрерывного творчества. Он видел все, что так или иначе могло послужить на благо городу. Сам большой любитель зелени и цветов, Макаров всячески поощрял древонасаждения в городе, и самая скромная посадка около любого здания деревца или кустика искренне его радовала[161]. Степан Осипович был автором множества различных проектов, целью которых было благоустройство города, но за недостатком средств и времени у самого Макарова его идеи и проекты часто оставались нереализованными. Однако многое Макарову все же удалось осуществить. Его любовь к порядку и благоустройству проявилась в целом ряде нововведений, начиная от рациональных способов уборки городского мусора до сооружения электрической станции.

Чтобы составить себе представление о широте и разносторонности деятельности Макарова в Кронштадте, достаточно только перелистать сборник приказов и обязательных постановлений главного командира Кронштадтского порта за

1900 — 1904 годы. Чего только тут нет! Здесь найдешь приказы на самые разнообразные темы: об изготовлении сапог для нижних чинов, о взвешивании матросов, о нефтяном отоплении, об организации лекций в Морском собрании, о поднятии сигнала на мачте при морозе свыше 24 *о* , о содержании в исправности загородных дорог, об утилизации мусора, о предотвращении случаев ушибов и увечий, о борьбе с тифозными заболеваниями, о снеготаянии, о правилах движения по льду гаваней нижних чинов и рабочих, о воинской вежливости и отдании чести, о воспрещении публичного распития крепких напитков, об открытии пристанища для бесприютных женщин и детей, о мерах по борьбе с распространением заразных болезней, о поливке улиц с наступлением жары и сухого времени года, о воспрещении ловли птиц и разорения гнезд, об устройстве парка в запущенном овраге, о действиях при тушении пожаров, о мерах предосторожности при повышении уровня воды и многом, многом другом.

Борьбе с наводнениями Макаров уделял особое внимание. Он разработал подробные правила о том, как подавать помощь при наводнениях в адмиралтействе, казенных зданиях и на городских улицах, какие и где иметь в готовности шлюпки, чем они должны быть снабжены и т. д.

Вопрос о невских наводнениях интересовал Макарова не только как администратора, но и как гидролога и инженера. Будучи в Кронштадте, Степан Осипович много работал над выяснением вопроса о колебаниях уровня воды в окрестностях Кронштадта и Петербурга. Изучив этот вопрос, он предполагал выработать проект мероприятий для защиты Кронштадта и Петербурга от регулярных и часто катастрофических нашествий моря. Работа эта не была закончена, ее оборвала смерть адмирала.

Несмотря на всю свою занятость, Макаров находил время и для того, чтобы закончить обработку материала, собранного им еще во время плавания на «Витязе» Перед отъездом на Дальний Восток, 2 февраля 1904 года, Макаров послал эту работу с множеством чертежей и карт академику М. А. Рыкачеву. «Работа окончена, — писал он, — но еще раз ее следовало бы прочесть. Между тем меня посылают весьма срочно, и кто знает, что готовит судьба».

Кроме исполнения многочисленных и разнообразных обязанностей главного командира Кронштадтского порта, Макаров принимал участие в работах различных военных комиссий. Эта сторона его деятельности до сих пор полностью не освещена, мысли и идеи Макарова, претворенные в жизнь, часто

приписывались другим лицам.

Макарову нередко приходилось разрешать вопросы, не связанные с морем. Так, в вопросе о вооружении порт-артурских верков он оказался более дальновидным, чем многие генералы-специалисты. В феврале 1900 года на заседании комиссии по вооружению крепостей выяснилось, что военный министр рассчитывал выделить для артиллерийского обеспечения линии обороны протяженностью в 22 версты лишь 200 орудий. Макаров считал это недостаточным и предложил увеличить число орудий по крайней мере втрое. В поданной министру докладной записке он детально обосновал свое мнение. Записка оказала действие: на линию было назначено 572 орудия и 48 пулеметов, что впоследствии имело очень важное значение при обороне Порт-Артура.

В другом чрезвычайно важном вопросе — о большой судостроительной программе — Макаров проявил такую же проницательность, как и в вопросе вооружения порт-артурских укреплений. В секретной записке, представленной морскому министру, Макаров высказал соображение, что Россия, охраняющая свои границы со стороны трех морей, должна иметь три совершенно самостоятельных флота, так как рассчитывать на соединение их в случае нападения возможных противников нельзя.

На Балтийском море, считал Макаров, русский флот должен быть равен военно-морским силам Германии, на Черном море он должен превышать силы Турции, а на Дальнем Востоке — Японии.

Макаров высказал свои соображения и о вооружении, тоннаже, типах и числе кораблей. Постройка кораблей для всех трех флотов, считал он, должна быть закончена, согласно двадцатилетней программе, к 1923 году. Одновременно Макаров разработал меры, которые должны были способствовать сокращению расходов на выполнение программы. Главным он считал однотипность судов и стандарт предметов снабжения.

Предложения Макарова встретили со стороны многих адмиралов яростное сопротивление, вызванное скорее не принципиальными возражениями, а завистью или непониманием. Разгорелся жаркий спор, в результате которого число врагов и недоброжелателей Макарова увеличилось. На стороне Макарова в этом споре выступал крупный военный писатель и теоретик генерал М. И. Драгомиров[162].

А политическая атмосфера на Дальнем Востоке накалялась все более. После нападения японцев, без объявления войны, на русскую эскадру в Порт-Артуре Макаров, при всей своей

выдержке, не мог скрыть своего волнения. Он знал о неготовности русской армии и флота к войне, о беззащитности русских дальневосточных окраин, видел бездарность большинства царских генералов и адмиралов и с болью в сердце предчувствовал, что за все это русским матросам и солдатам придется расплачиваться своею кровью.

Считая, что его опыт, энергия и знания должны найти применение в тяжелый для родины час, он с нетерпением ждал назначения на Дальний Восток. И это назначение состоялось.

Проводы Макарова были торжественными и трогательными. У его дома в Кронштадте собралась огромная толпа, встретившая появление адмирала криками «ура». Морские команды выстроились шпалерами по пути следования Макарова, вплоть до ледовой Ораниенбаумской дороги.

ПОСЛЕДНИЙ ПОДВИГ

«Меня пошлют туда, когда дела
ваши станут совсем плохи…
…Меня посылают весьма срочно,
и кто знает, что готовит судьба».

С. О. Макарон

В конце XIX века в борьбу за господство на Тихом океане вступил новый империалистический хищник — Япония.

Свою «деятельность» на мировой арене Япония начала с захватов в Китае.

В результате войны 1894 — 1895 гг., проводившейся при поддержке Англии и Соединенных Штатов Америки, Япония захватила китайский остров Тайвань, Ляодунский полуостров и Пескадорский архипелаг и навязала Китаю грабительский Симоносекский мирный договор, потребовав уплаты огромной контрибуции и закрепив свои позиции в Корее.

Тогда русское правительство, обеспокоенное столь серьезным усилением Японии в Китае, организовало вмешательство трех европейских держав в пользу Китая. В апреле 1895 года послы России, Франции и Германии вручили японскому правительству ноты, содержавшие «совет» отказаться от Ляодунского полуострова. В результате Япония вынуждена была пойти на пересмотр Симоносекского мирного договора и возвратить Китаю Ляодунский полуостров, который благодаря своему выгодному стратегическому положению занимал в планах японских империалистов едва ли не главное место как плацдарм для захвата Манчжурии и русских дальневосточных земель.

Неудача с Ляодунским полуостровом еще более ожесточила империалистическую клику Японии против царской России, которая, вытеснив Японию, сама получила права на Ляодунский полуостров с портом Артур, построила вблизи Артура новый город и порт Дальний, оборудовала порт Артур как крепость и базу для своего Тихоокеанского флота и провела через всю Манчжурию к Дальнему и Порт-Артуру железную дорогу. Путь к дальнейшим захватам японских империалистов в Китае и на Дальнем Востоке был прегражден Россией. Назревала русско-японская война.

К этой войне Япония стала усиленно готовиться тотчас же после окончания войны с Китаем. Замышляя напасть на Россию, Япония рассчитывала на поддержку других империалистических

держав, враждебно относившихся к усилению царской России на Дальнем Востоке, и прежде всего на поддержку Англии и Соединенных Штатов Америки.

В 1900 году в Китае вспыхнуло народное восстание против чужеземного империалистического ига и собственных китайских феодалов, получившее название «боксерского». Стремление подавить это восстание, грозившее выбросить из Китая всех захватчиков, объединило крупнейшие империалистические державы.

Под предлогом «наведения порядка», традиционным для всех интервентов, империалистические державы начали настоящую войну против китайских народных повстанцев.

Особенно усердствовала в этой антинародной войне Япония, отстаивавшая не только свои империалистические интересы, но и, по негласной договоренности, интересы Англии и США.

Вскоре после зверского подавления «боксерского» восстания Япония заключила договор с Англией, направленный против России, заручилась обещанием помощи со стороны США и стала готовиться к нападению на Россию.

На английских верфях строились заказанные Японией броненосцы[163]. Английские офицеры руководили обучением личного состава японского флота. Из Соединенных Штатов Америки в Японию шли вооружение и военные материалы.

Царская Россия также стремилась к войне, хотя и менее активно, чем Япония. К этому царское правительство толкали крупная буржуазия, искавшая новых рынков, и наиболее реакционные слои русских помещиков. Кроме того, царское правительство рассчитывало, что победоносная война поможет ему задержать развитие мощного революционного движения, охватывавшего страну, предотвратить надвигавшуюся революцию и укрепить свое внутреннее положение. Но расчеты эти не оправдались: война еще более расшатала царизм.

В отличие от Японии, тщательно готовившейся к войне, в России царское правительство относилось к надвигавшейся войне легкомысленно. Русская армия была плохо вооружена и обучена. Во главе ее стояли бездарные, беспечные генералы. Основные контингенты войск и снаряжение находились за десять тысяч километров от будущего театра войны. Флот на Дальнем Востоке был слабее японского, командовал им слабовольный, нерешительный адмирал Старк. Среди офицеров на Дальнем Востоке также царила беспечность. Верхушка офицерского состава проводила время в кутежах и балах. Личный состав армии и флота к войне не готовился, боеприпасами, вооружением и снаряжением армия и флот обеспечены были плохо. Дальний

Восток кишел японскими шпионами.

Несмотря на грозную обстановку, сложившуюся на Дальнем Востоке, и на совершенно очевидную неподготовленность России к войне, в правительственных кругах царило мнение, что Япония не посмеет напасть на Россию. Это мнение усиленно поддерживали контр-адмирал Абаза[164], возглавлявший созданный в 1903 году особый комитет по Дальнему Востоку, и авантюрист статс-секретарь Безобразов[165]. Им вторил дальневосточный наместник царя, побочный сын Александра II адмирал Алексеев[166].

Были в России, конечно, и люди, хорошо понимавшие, что на Дальнем Востоке назревают события, в которых так же, как за пятьдесят лет до того в Севастополе, русским солдатам и матросам придется расплачиваться за отсталость царской России и гнилость царизма своею кровью. Народные массы не хотели этой войны и понимали, какие пагубные последствия она будет иметь для России.

А когда война началась, Ленин и большевики стояли за поражение царской России в этой войне, так как оно ослабило бы царизм, усилило ненависть к нему в широких народных массах и ускорило революцию.

Макаров был далек от глубокого, марксистского понимания назревавших событий, но он прекрасно разбирался в военной обстановке, складывавшейся на Дальнем Востоке, видел слабость и неподготовленность к войне русской армии и флота и с болью в душе думал о тех бессмысленных жертвах, на которые царское правительство обрекало прежде всего солдат и матросов.

Еще в 1899 году, получив назначение на пост главного командира Кронштадтского порта, Макаров в кругу друзей говорил, что ему надлежало бы в то время не исполнять административную должность в Кронштадте, а командовать Дальневосточной эскадрой в Порт-Артуре. И при этом добавлял с грустной улыбкой, что его пошлют на Восток лишь в том случае, если дела там станут совсем плохи.

Макаров неоднократно повторял, что на Востоке крепнет грозная сила — Япония — и нельзя ее недооценивать, что русская оборона там никуда не годится и при первом же испытании это станет ясным для всех. Как член комиссии по обороне крепостей, Макаров в секретной докладной записке от 22 февраля 1900 года писал морскому министру, что в определенных кругах установилось ошибочное мнение, будто неприятель должен брать Порт-Артур приступом, а не долговременной осадой. «Вследствие этого, — писал Макаров, — вся сухопутная оборона состоит из орудий небольших калибров, и нет ни одной пушки на

сухопутной обороне, которая могла бы отвечать на огонь больших осадных орудий (неприятель может подвести большие осадные орудия и безнаказанно расстреливать наши укрепления)…

Заняв Корею, японцы могут двинуться к Квантунскому полуострову и сосредоточат там более сил, чем у нас. Вся война может быть ими сосредоточена на этом пункте. Это будет война за обладание портом Артур, к которому они подступят с потребною для сего силою, и мы должны быть готовы к должному отпору с сухого пути».

Эта докладная записка Макарова попала к военному министру Куропаткину, который, не вдумавшись в существо предложений Макарова, наложил такую резолюцию: «Читал. Не имея средств и сил на Западе, мы не можем особо расходоваться лишь на Порт-Артур уже в настоящее время».

Куропаткина не смутили даже следующие заключительные строки записки Макарова: «Падение Порт-Артура будет страшным ударом для нашего положения на Дальнем Востоке. Флот, лишившись своего главного опорного пункта, оставшись лишь при одном Владивостоке, будет крайне стеснен в своих операциях… Чтобы этого не случилось, Порт-Артур должен стать неприступным и снабженным провизией, порохом и углем в таком количестве, чтобы выдержать продолжительную осаду, пока не прибудет подкрепление…»[167]

Спустя три года, в другой секретной записке, по поводу широко задуманной судостроительной программы 1903-1923 годов, Макаров писал: «Недоразумения с Японией будут из-за Кореи или Китая… Разрыв последует со стороны Японии, а не с нашей… Успех Японии возможен лишь при условии недостаточности нашего флота, если же наш флот будет в состоянии командовать морем, то Япония будет совершенно бессильна что-нибудь сделать»[168].

Глубокое понимание обстановки, сложившейся в то время на Дальнем Востоке, позволило Макарову довольно точно предвидеть развитие событий. Для него не было неожиданностью, когда, закончив с помощью Англии и США приготовления к войне и заручившись их поддержкой, Япония стала искать повода для развязывания войны с Россией.

Задача японских империалистов заключалась в том, чтобы начать войну как можно скорее, не дав подготовиться к ней России. С этой целью японское правительство решило возобновить переговоры об урегулировании спорных вопросов, служивших ширмой, скрывавшей истинные намерения Японии и помогавшей ей обмануть мировое общественное мнение.

Мирное урегулирование вопросов никак не устраивало

Японию. Поэтому, когда в ходе переговоров выяснилось, что царское правительство из-за неподготовленности России к войне готово удовлетворить требования Японии, изложенные в наглой ультимативной форме, японское правительство прервало переговоры и заявило о разрыве дипломатических отношений с Россией. Это было 24 января 1904 года, а в ночь на 27 января японская эскадра без объявления войны вероломно напала на корабли русского Тихоокеанского флота, стоявшие на внешнем рейде Порт-Артура.

Узнав о разрыве дипломатических отношений с Японией, Макаров вечером 26 января 1904 года отправил морскому министру записку следующего содержания: «Если мы не поставим теперь же во внутренний бассейн флот, то мы принуждены будем сделать это после первой же ночной атаки, дорого заплатив за ошибку». Но совет Макарова запоздал. Уже в ночь на 27 января в Порт-Артуре были подорваны стоявшие на внешнем рейде русские корабли.

Своим разбойничьим нападением на русскую эскадру в Порт-Артуре японцы хотели ослабить русский флот и этим обеспечить себе беспрепятственную переброску войск на континент. Одновременно японская эскадра в составе четырнадцати кораблей (шести крейсеров и восьми миноносцев) подошла к нейтральному корейскому порту Чемульпо, на рейде которого стояли два русских корабля — крейсер 1 ранга «Варяг» и канонерская лодка «Кореец», а также боевые корабли иностранных держав, и, грубо нарушив международное право, потребовала сдачи русских кораблей. Командиры кораблей иностранных держав заявили протест против незаконных требований командующего японской эскадрой. Это был показной, чисто формальный протест, и японцы не обратили на него внимания. А командир американской канонерской лодки «Виксбург», находившейся в Чемульпо, не решился даже на этот робкий шаг, сославшись на то, что он не имеет на этот счет указаний от своего правительства.

Командир «Варяга» капитан 1 ранга В. Ф. Руднев отклонил наглое требование неприятеля, решив погибнуть в неравном бою, но не опозорить чести русского флага. Просигнализировав «Корейцу» «Следовать за мной», «Варяг» полным ходом вышел навстречу японской эскадре.

Сверкая на солнце сталью и медью, «Варяг» гордо прошел мимо иностранных судов. На них выстроились команды, раздавались крики «ура», оркестры исполняли русский гимн. На русских кораблях загремело ответное «ура». Наступила торжественная и вместе с тем томительная минута. Неравенство

сил было настолько очевидно, что бой казался невозможным. У некоторых зародилась даже надежда, что его и не будет. Но вот на флагманском корабле японской эскадры подняли сигнал, требующий сдачи кораблей. В ответ на всех мачтах и на корме русских кораблей взвились национальные флаги. Вызов был принят!

Чрезвычайно ожесточенный, кровопролитный бой продолжался три часа.

«Варяг» потопил один японский миноносец и нанес серьезные повреждения крейсерам «Такашихо» и «Асама».

Но и русские корабли сильно пострадали от вражеских снарядов. Большинство орудий на «Варяге» вышло из строя, половина орудийной прислуги была перебита, паровые котлы получили повреждения, рулевое отделение было испорчено, корабль имел пять подводных пробоин. Но андреевские флаги по-прежнему гордо развевались на «Варяге» и «Корейце».

Исчерпав все средства борьбы и не ожидая ниоткуда помощи, Руднев решил уничтожить оба корабля на глазах японской эскадры и иностранных наблюдателей, с огромным интересом следивших за неравной борьбой.

На русских кораблях был поднят сигнал: «Терплю бедствие», обязывавший иностранные корабли принять на борт всех оставшихся в живых русских матросов, после чего крейсер «Варяг» был затоплен[169], а канонерская лодка «Кореец» взорвана.

О масштабах и ожесточенности морского боя под Чемульпо можно судить по такому факту: только с русских кораблей, на которых было в шесть раз меньше артиллерийских орудий, чем на японских, было выпушено 1105 снарядов. Каковы были потери в личном составе у японцев, точно неизвестно. Русские потеряли убитыми 34 человека, 188 человек были ранены.

Печать всего мира отдала должное героизму русских моряков, в иллюстрированных журналах были напечатаны портреты героев «Варяга», изображались различные моменты боя. Действия же командира американской лодки «Виксбург» капитана 2 ранга Маршалла были всеми осуждены.

О морском бое в Чемульпо и гибели русских кораблей Макаров узнал в Москве, куда он прибыл, направляясь на Дальний Восток в качестве командующего Тихоокеанским флотом. Он был возмущен поведением командиров иностранных кораблей и удручен исходом боя. По мнению Макарова, объявленный Кореей нейтралитет не мог быть сколько-нибудь реальным политическим актом. Слабая, не имевшая флота Корея не могла заставить японцев уважать свои права, и иностранные корабли, находившиеся на рейде в Чемульпо, не должны были

допустить разгрома русских кораблей японцами в нейтральных водах Чемульпо.

После гибели «Варяга» и «Корейца» японцы стали беспрепятственно высаживать свои войска в Корее и считали свои замыслы близкими к осуществлению. Однако результаты атаки, предпринятой японцами в ночь на 27 января, оказались гораздо меньшими, чем ожидало японское командование. Сопротивление русской эскадры не было сломлено, и когда утром 9 февраля японский флот приблизился к Порт-Артуру, огонь артиллерии русских кораблей и береговых батарей заставил его поспешно отойти.

Правда, русские не могли еще предпринимать активных наступательных действий в море, и японский адмирал Того с основными силами флота все чаще подходил к Порт-Артуру для обстрела города и русских кораблей. Одновременно японская эскадра под командованием вице-адмирала Камимуры развернула действия против Владивостокского отряда крейсеров, которые причиняли Японии серьезное беспокойство на ее морских коммуникациях. Усилия Камимуры успеха не имели. Быстроходные и высокоманевренные русские крейсера были неуязвимы. К этому же времени относится неудачная попытка японского командования закупорить вход в Порт-артурскую гавань с помощью брандеров[170].

Так развивались события в первые дни войны на море. Военных удач русский флот в этот период не имел.

На Макарова возлагались большие надежды. В газетах вспоминали его былые подвиги, приводили биографические сведения, отдельные эпизоды из жизни, отмечали его решительность, отвагу и полученные им награды.

Макаров покинул столицу 5 февраля. И хотя об его отъезде ничего в газетах не сообщалось, провожать его пришла такая масса людей, что громадный перрон Николаевского вокзала не мог вместить всех желающих.

Настроение у всех было приподнятое, торжественное. У одного из вагонов экстренного поезда, отправлявшегося на Дальний Восток, теснилась группа родных и близких знакомых Макарова. В центре группы выделялась грузная, коренастая фигура адмирала с георгиевской лентой в петлице пальто. Спокойный и серьезный, он что-то наставительно говорил своей жене Капитолине Николаевне. Рядом стояли девятнадцатилетняя дочь Дина с заплаканными глазами и сын Вадим.

Дорожа каждой минутой, Макаров отправился в путь, не дождавшись даже официального приказа о назначении.

По должности ему полагался специальный поезд, но Макаров

отказался от него, заявив, что каждый вагон дорог, так как нужен для отправки войск. Он занял вагон с двумя смежными купе для себя и для своей канцелярии. Несмотря на поспешный отъезд, Макаров успел отобрать для работы в своем штабе группу деятельных и энергичных морских офицеров. Вместе с ним ехали в Порт-Артур два его помощника — бывший командир «Ермака» Михаил Петрович Васильев и Константин Федорович Шульц, минный офицер, плававший вместе с Макаровым еще на «Витязе», полковник генерального штаба профессор А. П. Агапеев[171], лейтенант Кедров, инспектор по механической части инженер Линдебек, корабельный инженер-судостроитель полковник Вешкурцев и морской врач доктор медицины Филиппченко. Кроме того, с Макаровым отправлялись на Дальний Восток несколько высококвалифицированных корабельных инженеров для руководства ремонтными работами на кораблях Дальневосточной эскадры и группа опытных рабочих Обуховского и Балтийского заводов. В составе шло пять вагонов материалов, необходимых для быстрейшего ремонта поврежденных в Порт-Артуре кораблей. Перед отъездом Макаров поднял в министерстве вопрос о посылке туда для пополнения Тихоокеанского флота Средиземноморской эскадры.

Макаров не разделял широко распространенного в правительственных кругах мнения, что война с Японией не представляет серьезных трудностей, что японцев можно «шапками закидать». Он отчетливо представлял себе сложность положения на Востоке и видел грубые просчеты и ошибки, уже допущенные русским командованием.

Считая, что о его следовании на Дальний Восток должно знать как можно меньше людей, Макаров в Москве почти не выходил из вагона, стоявшего на путях в ожидании отправки. Он приводил в порядок свои дела, писал много деловых и частных писем. Министерству он напоминал о необходимости принятия мер к усилению Дальневосточного флота и просил немедленно заказать и отправить в Порт-Артур 48 миноносцев и минных катеров.

Своей жене Макаров писал о деньгах. Капитолина Николаевна не любила отказывать себе в чем-нибудь. Предметом ее постоянных забот были дорогостоящие наряды. Своими привычками она не раз ставила всю семью в затруднительное положение. Поэтому во многих письмах Макарова к жене слышится настойчивая просьба быть экономной, жить по средствам. Характерно в этом отношении его письмо, написанное на пути в Харбин 19 февраля 1904 года.

Макаров писал Капитолине Николаевне: «Я телеграфировал

Федору Карловичу[172] о выдаче тебе 5400 руб. Получив столько денег, ты прежде всего захочешь подновить туалеты, и таким образом деньги эти быстро исчезнут… Очень прошу тебя быть благоразумной, у нас уже было много примеров, что мы сидели без денег… Теперь неприлично тебе и Дине наряжаться в большие шляпы. Вы гораздо более выиграете, если будете держать себя скромнее. Пожалуйста, еще раз прошу тебя поберечь деньги, имей в виду, что, если ты истратишь 5400 р. или часть их, то я тебе ничего не переведу впоследствии. В первые два месяца с меня будут вычитывать все увеличение жалованья, так как я оставил тебе доверенность на 1200 р. Месяц я не получу здесь береговых почти ни копейки. Только потом начнет кое-что оставаться, но надо приберечь»[173].

Это не значит, конечно, что Макаров испытывал денежные затруднения. Но несомненно одно: его супруга жила не по средствам, и Степан Осипович, хорошо это зная, постоянно напоминал ей об этом.

Поражает беспечность, с которой Капитолина Николаевна относилась не только к расходованию денег, но и к самому факту начала войны.

Не случайно Макаров напоминал жене: «Теперь неприлично тебе и Дине наряжаться в большие шляпы».

К начавшимся событиям Макаров и высшее светское общество, к которому причисляла себя Капитолина Николаевна, относились по-разному.

Макаров расценивал войну как серьезную опасность, нависшую над Россией, а для Капитолины Николаевны и подобных ей война была лишним поводом к тому, чтобы блистать новыми туалетами на благотворительных («в пользу раненых») вечерах.

На остановках Макаров выходил из вагона прогуляться по платформе. На многих станциях на запасных путях, ожидая отправки, стояли длиннейшие составы с солдатами.

Макаров беседовал с солдатами, расспрашивал, кто из какой деревни, чем занимался до службы в армии, имеет ли семью, и, пожелав воинских успехов и здоровья, добавлял (что, по-видимому, и составляло главную цель беседы):

— Смотрите же, ребята, не болтайте ничего лишнего, кто бы ни расспрашивал, а главное, не сообщайте, из какой вы части и куда едете. И товарищам своим накажите!

Немало поездов двигалось и в обратном направлении, из района боевых действий в Петербург и Москву. Из вагонов выходили с самым беззаботным видом элегантно одетые дамы — жены порт-артурских морских и армейских офицеров. Среди них

Степан Осипович встречал и знакомых. «Вчера вечером, — писал Макаров в письме от 9 февраля, — встретили поезд, на котором ехали порт-артурские дамы, выехавшие в день бомбардировки, — Гаврюшенко и Гиляровская и др. Они вызвали меня на платформу и были превеселы».

В пути Макарова осаждали корреспонденты различных газет. Он старался избегать их, считая, что присутствие корреспондентов на войне вредно, но это не всегда ему удавалось. Один из корреспондентов, довольно известный в то время художник Кравченко, проник к Макарову в вагон. В это время Макаров беседовал с офицерами штаба.

В просторном купе, сверкающем полированным деревом и широкими зеркальными стеклами, у стола, заваленного бумагами, морскими картами, чертежами и книгами, стоял адмирал Макаров, вокруг сидели офицеры его штаба. Было сильно накурено. Пригласив корреспондента сесть, Макаров стал развивать свою мысль о вредных последствиях, которые может повлечь за собою в военное время неосторожное сообщение, попавшее в печать.

— А в настоящей войне, — наставительно добавил он, — осторожность в слове имеет особенно важное значение. Нужно всегда помнить, что мы имеем дело с опасным, умным и хитрым врагом, который не раскрывает своих карт. Хитрость и ловкость его достойны удивления. Мы же, по своей глупости и добродушию, рассказываем ему все… Я требую от своих подчиненных величайшей осторожности в разговорах и в переписке с кем бы то ни было и за нарушение этого буду сурово взыскивать. Надеюсь, что встреча со мной принесет вам пользу, — добавил он, обращаясь к опешившему корреспонденту.

«Побеседовав» в таком духе, Макаров пригласил всех к столу.

— А вот насчет выпивки уж не взыщите, не пользуюсь сейчас вовсе и другим не советую, — заметил он улыбаясь. — Это, конечно, не значит, что я вообще не пью, наоборот, я очень люблю выпить, но теперь голова должна быть, как никогда, ясной и свежей, а для моих нервов возбуждения не требуется, они в достаточном у меня порядке.

Когда проехали Байкал, Кравченко после настойчивых просьб получил согласие Макарова написать его портрет. Придя к Макарову в вагон, он застал его шагающим из угла в угол с заложенными назад руками и диктующим что-то капитану 2 ранга М. П. Васильеву, сидевшему за пишущей машинкой.

Мерно вздрагивал вагон, неровным, мигающим светом горели свечи. Предложив художнику обождать, Макаров продолжал диктовать спокойным голосом:

— Чем меньше неприятель знает о том, куда мы ходим, что мы делаем и каких порядков держимся, тем лучше, а потому обращаюсь ко всем служащим во флоте Тихого океана с приказанием руководствоваться ст. 17 «Морского устава» и, кроме того, соблюдать необходимую осмотрительность в частной корреспонденции.

— Приказы должны сохраняться лично у командира и в случае, указанном в ст. 1070 «Морского устава», они должны быть уничтожены, дабы не достались в руки неприятеля.

— Иметь на каждом корабле в особой папке рисунки неприятельских судов, по которым видно было бы:

1) боковой вид, с показанием размещения и толщины брони, размещения артиллерии и высоты рангоута, труб и проч., что может служить для определения расстояния;

2) план с показанием расположения артиллерии, калибра и углов обстрела.

— Организовать наблюдение за падением снарядов для каждой пушки отдельно.

— Для того, чтобы не подмачивало дождем и брызгами порох в заряженных орудиях, заготовить пробки из досок толщиною в 1 дюйм, обшитых по бортам войлоком или резиной…

За приказами, которые необходимо было объявить по прибытии в Порт-Артур, следовали параграфы «Инструкции для похода и боя», различные разъяснения, дополнения и прочее. Ничто не было упущено.

Часа через два, закончив диктовать, Макаров увидел, что художник, убаюканный стуком колес, спит крепким сном. Портрет так и остался ненаписанным. Проснувшись, Кравченко смущенно откланялся и ушел.

— Не придет больше! — улыбаясь заметил Макаров.

Но Кравченко все же пришел к Макарову еще раз. Это было уже в Порт-Артуре, в конце марта. Он просил взять его на «Петропавловск», когда броненосец вместе с эскадрой выйдет в море. Макаров отказал.

— На военных кораблях не полагается находиться посторонним, — заметил он.

— А как же Верещагин? — не унимался Кравченко.

— Верещагин мой боевой товарищ и георгиевский кавалер, — ответил Макаров.

…Тем временем в Порт-Артуре со все возрастающим нетерпением ожидали прибытия Макарова. После нападения японцев на корабли, стоявшие на рейде, и бомбардировки Порт-Артура на эскадре, которой еще командовал, дожидаясь приезда Макарова, адмирал Старк, господствовало настроение

томительного ожидания. Моряки в течение дня по нескольку раз справлялись на телеграфе: где сейчас Макаров и скоро ли он будет в Артуре? Молодые офицеры и матросы, плававшие на транспортах, стремились перейти на боевые корабли. «…Обидно, при таком адмирале, как Макаров, прозябать на каком-то транспорте!» — говорили они.

Рано утром 24 февраля Макаров прибыл в Порт-Артур. Ему готовили торжественную встречу. Но он, холодно выслушав приветствие, тотчас же отправился на крейсер «Аскольд», на котором поднял вице-адмиральский флаг. Многие офицеры, знавшие Макарова по Кронштадту, были встревожены. Его стремительность, резкость и некоторая сухость в обращении, казалось, не сулили ничего доброго. Но матросы восприняли все иначе: приехал настоящий командир, который не потерпит ни в чем расхлябанности, беспорядка и несправедливости. Это не Старк!

Вступая во время войны в командование флотом, лучшие корабли которого были уже выведены из строя, а база блокирована крупными силами неприятеля, Макаров прекрасно сознавал всю ответственность, ложившуюся на него. Он знал, что его отправят на Дальний Восток лишь тогда, когда дела там примут плохой оборот. Теперь он взялся исправить положение. Надо было в кратчайший срок, отбивая атаки противника, навести порядок на эскадре, привести ее в боеспособное состояние, ввести в строй поврежденные корабли и вырвать инициативу из рук японцев.

Недостатка в помощниках среди офицеров и в особенности среди матросов у Макарова не было. Все были заняты своим делом и работали, стараясь наверстать упущенное.

В день приезда, побывав на «Ретвизане» и «Цесаревиче», принявших первый удар врага, Макаров убедился, что ремонт их идет недопустимо медленно. Он тотчас распорядился командировать на эти корабли приехавших с ним обуховцев и балтийцев.

Много возни было с «Ретвизаном». Кессон для него был уже закончен, но когда его пытались подвести под пробоину, каждый раз оказывалось, что кессон недостаточно плотно закрывает ее; поэтому мощные насосы, выкачивавшие из броненосца воду, работали впустую: вода не убывала, броненосец не всплывал. В день прибытия Макарова в Порт-Артур удалось, наконец, рассчитать кессон. Воду откачали, и огромный корабль всплыл и был отведен в бассейн для ремонта.

Событие это, совпавшее с приездом адмирала, произвело на всех артурцев очень сильное впечатление. Матросы успешный

подъем «Ретвизана» истолковали по-своему.

— Ишь, ты! Приехал — сейчас и распорядился! Не шутки шутить! Он, брат, сделает! — говорили на баке.

Прибыв на Порт-артурскую эскадру, Макаров собрал флагманов и командиров кораблей и кратко рассказал им о задачах, которые стояли перед флотом. Сохранить эскадру в полном составе до прибытия подкреплений — такова, по мысли Макарова, была первая задача. Но это не означало, что следовало отказаться от активных действий. Задача состояла также в том, чтобы непрерывно наносить удары по врагу, всемерно ослабляя его. Все корабли должны были круглосуточно находиться в полной боевой готовности. Для защиты входа в гавань Макаров решил поставить канонерские лодки, но и крейсера должны были быть готовы выйти на рейд.

Сразу же после приезда Макаров тщательно ознакомился с условиями обороны Порт-Артура как с моря, так и с суши, участвовал в совещаниях, на которых разрабатывались планы согласованных действий войск и флота на случай высадки японцев. Все остальное время он проводил на кораблях эскадры, проверяя их боевую готовность, знакомясь с матросами и офицерами. Его задачей было не только обеспечить оборону Порт-Артура с моря, но и подготовить эскадру к активным действиям в открытом море.

Однако соотношение сил на море было далеко не в пользу России.

До русско-японской войны по числу кораблей русский военно-морской флот занимал третье место в мире[174]. На долю Тихоокеанской эскадры, имевшей базы в Порт-Артуре и Владивостоке, приходилось относительно небольшое число кораблей. Лишь перед самой войной русский Дальневосточный флот был несколько пополнен. К началу войны Россия имела в Порт-Артуре семь эскадренных броненосцев («Цесаревич», «Ретвизан», «Победа», «Пересвет», «Полтава», «Севастополь» и «Петропавловск») водоизмещением от 10900 до 12900 тонн со скоростью хода 16-18 узлов, броненосный крейсер «Баян», пять легких бронепалубных крейсеров, 25 эскадренных миноносцев, почти все время из-за различных неисправностей находившихся в ремонте, пять канонерских лодок и два минных транспорта. Во Владивостоке находились три броненосных крейсера 1 ранга («Россия», «Громобой» и «Рюрик») водоизмещением от 11 690 до 13675 тонн со скоростью хода 16-18 узлов, бронепалубный крейсер «Богатырь» и 10 миноносцев. Помимо этого, в корейском порту Чемульпо находились крейсер 1 ранга «Варяг» и канонерская лодка «Кореец».

Японский военно-морской флот, созданный на английских и американских верфях, к началу 1904 года насчитывал 170 судов общим водоизмещением около 280 тысяч тонн[175].

Кроме того, Япония имела торговый флот, состоявший из 753 пароходов общим водоизмещением в 498 тысяч тонн.

Огромным преимуществом японского флота была близость от театра военных действий военно-морских оборудованных баз и стоянок. Например, один из главных военных портов Японии, Сасебо, находился на острове Киу-Сиу (Кюсю), от которого до южных берегов Кореи было всего 11 часов пути.

Японцы не только располагали более сильным флотом, удобными коммуникациями и большим количеством баз, но и имели возможность группировать силы для ударов. Все это стало ясно в первые же дни войны.

Невыгодное для России соотношение сил и стратегическое положение на Дальнем Востоке тем не менее не являлись решающим фактором в ходе действий. Несмотря на внезапность нападения, на которую сильно рассчитывало японское правительство, японский флот нес весьма тяжелые потери на море и часто не умел использовать до конца свои преимущества.

Русские матросы и офицеры проявили образцы героизма, стойкости и мужества, примером их героизма служит подвиг «Варяга», а позднее — защита Порт-Артура.

Наместником царя на Дальнем Востоке был адмирал Алексеев. Бездарный руководитель, карьерист, никуда не годный организатор, он, увидев в прибывшем Макарове «конкурента», делал все, чтобы исказить, представить в ложном свете его энергичные действия. Выведенный из терпения Макаров несколько раз сам, через голову наместника, отправлял телеграммы непосредственно царю.

Алексеев был вынужден выполнять ряд требований Макарова. Но он счел себя оскорбленным и, чтобы отомстить адмиралу, неоднократно поднимал вопрос об ограничении прав командующего флотом. В конце концов он добился своего, но распоряжение об ограничении прав и полномочий Макарова пришло уже после его гибели.

Жалобы, доносы, наушничество были обычным явлением среди высшего командования на Дальнем Востоке еще до начала войны. В Порт-Артуре инициатором склок и разжигания вражды между армией и флотом был генерал Стессель.

Грызня между генералами в Порт-Артуре и враждебное отношение большинства из них к Макарову не могли не отразиться на проведении задуманных им мероприятий. Лишь такие известные своей личной храбростью и решительностью

генералы, как В. Ф. Белый и особенно Р. И. Кондратенко, поддерживали действия Макарова.

О состоянии Дальневосточного флота Макаров хорошо знал еще до отъезда из Петербурга. Он понимал, что с теми силами, которые имелись в Порт-Артуре, вряд ли можно рассчитывать на успех в войне с Японией. Поэтому усиление Тихоокеанского флота новыми кораблями Макаров считал самой неотложной задачей и просил морское министерство направить на Восток из Средиземного моря русскую эскадру адмирала Вирениуса. В состав этой эскадры входили броненосец «Ослябя», крейсера 1 ранга «Аврора», «Дмитрий Донской» и семь эскадренных миноносцев. Кроме того, Макаров считал необходимым доставить по железной дороге в разобранном виде восемь миноносцев типа «Циклон» и немедленно заказать и выслать на Дальний Восток своим ходом еще 40 миноносцев малого размера, предназначенных для охраны портов в ночное время. Такие миноносцы, считал Макаров, за два часа до наступления темноты могут выходить из своего порта и к 11 часам вечера, идя пятнадцатиузловым ходом, уходить за 100 миль от порта, чтобы обнаруживать врага в ночное время еще на дальних подступах. Это было необходимо для того, чтобы положить конец хозяйничанью японцев в море, лишить их возможности предпринимать ночные торпедные атаки, ставить на Порт-артурском рейде мины.

Однако Макарову было отказано в его просьбе, ибо эскадре Вирениуса «по высочайшему повелению» предстояло возвратиться в Россию, а миноносцы типа «Циклон» решено было оставить в Балтийском море, где они якобы также были необходимы. Что же касается малых миноносцев, то их заказали, но строились они так медленно, что были готовы лишь к концу 1905 года, то есть когда война уже закончилась.

Таким образом, приходилось рассчитывать исключительно на наличные силы Тихоокеанской эскадры. Макаров написал для командного состава кораблей эскадры подробную инструкцию, в которой ясно и просто изложил основные вопросы морской тактики. Эта инструкция в создавшихся условиях была руководством к ведению боя. Тактические принципы Макарова, изложенные им еще в «Рассуждениях по вопросам морской тактики», должны были найти, наконец, практическое применение в условиях боевой обстановки.

«Командиры судов должны внушать комендорам, — писал Макаров, — что в их руках поражение неприятеля. Пусть они забудут о себе, сосредоточив все свое внимание на наводку орудий, и приложат все свое старание, чтобы отличиться и

разбить врага».

Подбить неприятельский корабль, считал Макаров, мало. Его надо добить или заставить сдаться в плен. «Победой можно назвать, — говорилось в инструкции, — лишь уничтожение неприятеля, а потому подбитые суда надо добивать, топя их или заставляя сдаться. Подбить корабль — значит сделать одну сотую часть дела. Настоящие трофеи — это взятые или уничтоженные корабли». В инструкции было все — от способа заделки пробоин подручными материалами до требования извещать всю команду корабля о каждом удачном выстреле по неприятелю.

Макаров считал необходимым ознакомить всех офицеров эскадры со своими «Рассуждениями по вопросам морской тактики» и обратился в морское министерство с просьбой отпечатать возможно скорее его книгу и выслать необходимое количество экземпляров в Порт-Артур. Спустя месяц он получил отношение, в котором сообщалось, что морской министр «не признал возможным отнести этот расход на военный кредит». Макаров настаивал и просил морского министра доложить о его просьбе великому князю Алексею Александровичу, но последний также отказал, сославшись на отсутствие средств «в текущем году», и, словно издеваясь, добавил, что в будущем году, когда отпустят кредиты, можно будет разрешить печатание книги. Если учесть, что на издание книги требовалось не более пятисот рублей, можно понять раздражение Макарова. Взбешенный, он писал, что мотивировку отказа понимает, как «неодобрение свыше его взглядов на ведение войны», а потому просит освободить его от обязанностей командующего Тихоокеанским флотом. Только после этого деньги на издание книги были, наконец, отпущены. Но книга вышла уже после смерти ее автора и, конечно, в Порт-Артур не попала.

На каждом шагу Макаров видел не только беспечность, но и преступную небрежность со стороны руководителей русской армии.

Еще по пути в Порт-Артур, осматривая во время остановки поезда укрепления на Киньчжоуском перешейке, Макаров был удивлен отсутствием там орудий крупного калибра, необходимых для обороны флангов этой позиции со стороны моря. Он настойчиво доказывал, что такие орудия нужны не только при отражении неприятеля с моря, но и при действиях на суше, в случае, если японцы предпримут штурм Киньчжоуских позиций[176]. Доставить орудия было тогда еще не поздно, но этого не сделали.

Во время одной из бомбардировок Порт-Артура японскими кораблями с дальней дистанции Макаров заметил, что береговые

батареи молчат, и спросил у начальника крепостной артиллерии, в чем дело. Тот ответил, что крепость не отвечает из-за отсутствия стальных сегментных снарядов, обеспечивающих необходимую дальность стрельбы. Попутно адмирал узнал, что фугасных снарядов в крепости также нет, а есть лишь чугунные снаряды с уменьшенным зарядом, дальность стрельбы которыми не превышала восьми с половиной километров. Японцы же стреляли с дистанции свыше десяти с половиной и даже пятнадцати километров.

Макаров не мог примириться с таким положением и завязал переписку с артиллерийским ведомством в Петербурге. Он требовал снарядов, допускающих стрельбу на дистанции, избираемые противником. Но артиллерийское ведомство упрямо утверждало, что крепостные орудия все равно не смогут стрелять на расстояние свыше восьми-десяти километров, и рекомендовало не отвечать на огонь противника, если он стреляет с дальней позиции. В ответ на этот нелепый совет Макаров дал крепостным артиллеристам для пробы несколько стальных сегментных снарядов с одного из броненосцев. Выяснилось, что стальные снаряды летят на дистанцию, значительно превышающую десять километров. Макаров телеграфировал об этом в Петербург. Артиллерийское ведомство, конечно, обещало выслать такие снаряды, но ограничилось обещанием. Снаряды так и не были посланы.

Требовательный к себе, Макаров был строг и к подчиненным. Людей способных и исполнительных он всячески поощрял и стоял за них горой, к нерадивым же, бездельникам и трусам был беспощаден. Так, побывав на двадцати двух миноносцах эскадры и познакомившись с их командирами, Макаров отстранил многих от должности и заменил другими. Командир порта был освобожден от должности за нераспорядительность.

Переведя командира броненосца «Цесаревич» на другую должность, Макаров назначил на его место бывшего командира «Ермака» капитана 1 ранга Васильева, в отваге и способностях которого он был уверен.

Однако царский наместник адмирал Алексеев имел уже на эту должность своего кандидата и воспротивился назначению Васильева. Макаров, хотя и был подчинен Алексееву, на основании предоставленного ему «Морским уставом» права настоял на своем. Алексеев вынужден был уступить.

Настаивая на усилении Тихоокеанской эскадры новыми кораблями, Макаров одновременно принимал меры к тому, чтобы вернуть в строй поврежденные и неисправные суда. Неоценимую помощь в этом оказали прибывшие с Макаровым петербургские

рабочие, техники и инженеры. Начались работы по возвращению в строй броненосцев «Ретвизан» и «Цесаревич», было отремонтировано несколько миноносцев, заделаны сотни пробоин на других кораблях. Порт-артурская эскадра пополнялась новыми боевыми единицами.

Обуховцы по собственной инициативе обследовали артиллерийские склады Порт-Артура и, обнаружив около 40 старых пушек, отремонтировали их и установили на батарее Электрического утеса. Макаров почти ежедневно навещал рабочих, интересовался их работой и условиями, в которых они жили.

Особым предметом забот Макарова был уголь.

В Порт-Артуре угля было мало, и Макаров разработал специальную «Инструкцию для сбережения топлива и скорой разводки паров» и требовал ее строгого соблюдения. Приходилось экономить, конечно, и продовольственные запасы.

Исключительно велика была работоспособность адмирала. За пять недель своего пребывания в Порт-Артуре он успел переделать сотни крупных и мелких дел, разрешить тысячи вопросов.

Но главным в порт-артурской деятельности Макарова все же было то, что он своим примером умножил энергию всего личного состава Тихоокеанского флота, вдохнул в людей веру в их силы и в конечный успех дела, превратил «плавучие казармы» в подлинно боевые корабли.

Пользуясь отсутствием в русском флоте дозорной службы, японские корабли безнаказанно шныряли на подступах к гавани, ставили минные заграждения, вели друг с другом переговоры при помощи световых сигналов.

Узнав об этом, Макаров в течение двух дней реорганизовал дозорную службу. И когда японцы вышли вечером 25 февраля в очередной набег, они были застигнуты врасплох отрядом русских миноносцев под командованием капитана 1 ранга Матусевича. Японцы пытались уйти, но русские моряки навязали им бой, во время которого миноносец «Акацуки» был потоплен. Остальные японские корабли, пользуясь темнотой, скрылись. Корабли отряда Матусевича также получили повреждения, но успех был явно на стороне русских. «Заслуги в этом успехе надо целиком отнести к полученным от адмирала Макарова решительным инструкциям и к смелости капитана 1 ранга Матусевича, который немедленно бросился на неприятеля в решительную атаку, как только его заметил», — писал один из участников обороны Порт-Артура.

Утром 27 февраля произошла новая стычка с вражескими кораблями.

Возвращаясь с ночной разведки, миноносцы «Решительный» и «Стерегущий» подверглись нападению японских кораблей. Силы были слишком неравны. «Решительному» удалось, развив ход, прорвать вражеское кольцо и прийти в Порт-Артур. «Стерегущего» же постигла неудача. У него были повреждены паровые трубы, и миноносец остановился. Неприятельские корабли сосредоточенным огнем в упор расстреливали мужественно сражавшийся миноносец, подойдя к нему почти вплотную. «Стерегущий» оказался в критическом положении. Его командир, лейтенант Сергеев, был убит в самом начале боя, погибли лейтенант Головизнин и инженер-механик Анастасов. Командование перешло к мичману Кудревичу, он же принял на себя обязанности рулевого, так как рулевой был также убит. Но вскоре погиб и Кудревич, а затем из строя вышла вся команда «Стерегущего».

Изрешеченный пробоинами, окутанный паром миноносец беспомощно покачивался на волнах. Но на мачте его по-прежнему гордо развевался русский военно-морской флаг. И когда японские миноносцы стали подходить к «Стерегущему», от безжизненного, казалось, миноносца вдруг отделилась торпеда и понеслась навстречу японцам. Это один из тяжело раненых матросов дополз до уцелевшего торпедного аппарата и выпустил по врагу последнюю торпеду. Японские миноносцы едва успели отвернуть и поспешно отошли снова, открыв ожесточенный огонь по «Стерегущему». Прошло немало времени, прежде чем японцы снова решились подойти к «Стерегущему» и попытались взять его на буксир.

Но пока японцы хозяйничали на корабле, считая его своей добычей, «Стерегущий» внезапно стал погружаться в воду. Японцы хотели проникнуть в трюм, чтобы заделать пробоину, но люк не поддавался. Это два оставшихся в живых матроса из команды «Стерегущего» задраили изнутри двери трюма и открыли кингстоны, решив погибнуть, но не отдать врагу корабль. Через несколько мгновений миноносец скрылся под водой. Врагу так и не удалось завладеть «Стерегущим».

Героический поступок двух русских матросов, имена которых остались неизвестными, был высоко оценен русским народом. Впоследствии безвестным героям-матросам «Стерегущего» в Петербурге был воздвигнут памятник.

«Решительный» пробился в Порт-Артур. Контуженный командир миноносца капитан 2 ранга Боссе немедленно явился к Макарову и доложил, в каком отчаянном положении находится «Стерегущий».

Командующий сам решил идти на помощь миноносцу.

Подняв свой флаг на самом быстроходном на эскадре легком крейсере 2 ранга «Новик», Макаров направился к «Стерегущему». За ним следовал крейсер «Баян». Макаров решился на крайне рискованный маневр: спасать гибнущий миноносец с помощью двух крейсеров на виду у японской эскадры. Оставить в беде свой, русский корабль он не мог. Весь личный состав флота это понял, и поступок Макарова произвел на всех неизгладимое впечатление. Моряки с восхищением смотрели на поднятый на «Новике» флаг командующего флотом.

«— На „Новике“! Флаг на „Новике“! — вдруг закричал сигнальщик на крейсере „Диана“.

Все разом всколыхнулось. Команда кинулась к бортам. Офицеры вырывали друг у друга бинокли из рук… Сомнений не было! На мачте «Новика», этого небольшого крейсера, смело мчавшегося на выручку одного миноносца, развевался флаг командующего флотом.

— Не утерпел!.. Не дождался «Баяна» — пересел на «Новик»! Черт возьми!.. Это уж чересчур!

Но это было не «чересчур», а именно то, что требовалось. Это были похороны старого лозунга «не рисковать» и замена его чем-то совсем новым…»

Так рассказывает в своих записках об этом поступке Макарова очевидец, старший офицер крейсера «Диана» В. Семенов. Макаров показал себя не только смелым командиром, но и начальником-товарищем, готовым рисковать ради спасения своих подчиненных.

Но если в Порт-Артуре почти все моряки, и в особенности молодежь, по достоинству оценили действия Макарова, то не так отнеслись к ним в далеком Петербурге. «Все находят, — писала Макарову 12 марта 1904 года его жена из Петербурга, — что ты слишком рискуешь собой, выходя на „Новике“ и даже на „Аскольде“, что командующий флотом не может подвергаться такой опасности; боятся тоже, что ты будешь рисковать эскадрой и кораблями. Очень много о тебе говорят».

Макарову не удалось спасти «Стерегущего». Помощь опоздала. Когда крейсера подошли к месту сражения, «Стерегущий» уже затонул, а японские миноносцы поспешили уйти, чтобы избежать боя с русскими крейсерами. Затем на горизонте показалась в полном составе эскадра адмирала Того, и «Новик» с «Баяном» вернулись в Порт-Артур.

Макаров быстро разбирался в обстановке, в условиях обороны, в людях. За тридцать шесть дней своего командования флотом он приучил моряков четко выполнять поставленные перед ними задачи, укрепил дисциплину.

Конечно, не следует думать, что в Порт-Артуре все хорошее исходило только от Макарова и что до него, так же как и после его гибели, флот находился в руках полных невежд, пассивных или даже недобросовестных людей, совершавших лишь одни ошибки и промахи. Можно привести много примеров блестящих подвигов отдельных лиц и целых экипажей как до прибытия Макарова, так и после его смерти. Много было проявлено моряками инициативы, упорства и смелости в бою. Если адмирал сумел в несколько дней поднять упавший после ряда несчастий боевой дух личного состава и сделать так много, то произошло это потому, что у Макарова среди офицеров эскадры оказалось много единомышленников, а главное потому, что матросы любили его и доверяли ему.

Ознакомившись с кораблями и личным составом флота, Макаров стал готовить флот к активным действиям.

Пока ремонтировались поврежденные корабли, Макаров часто выходил с эскадрой в море, перенося свой флаг на какой-нибудь из кораблей. Во время учений он внимательно присматривался к эволюциям каждого корабля, изучал способности и возможности командиров и слаженность команд. Всякие недоразумения и неполадки ликвидировались быстро и решительно. Необычное оживление царило на эскадре. Особенно старалась отличиться и быть отмеченной адмиралом молодежь.

«Никогда даже в лучшие дни эскадры Тихого океана не приходилось мне наблюдать такого увлечения, такого подъема духа!» — замечает в своих записках В. Семенов.

«Беречь и не рисковать» — лозунг, прочно привившийся на эскадре до прибытия Макарова в Порт-Артур, приобрел теперь совсем иной смысл. Беречь корабли, беречь флот по-макаровски — значило не уклоняться от боя с противником, а уничтожать его корабли, действовать расчетливо, но решительно, подготовив и собрав все наличные силы в кулак.

Макаров шел на риск вовсе не для того, чтобы показать свою личную храбрость, а с большим расчетом и только тогда, когда иначе поступить было невозможно.

Макарова не смущало то обстоятельство, что ему приходилось обучать флот во время военных действий, буквально под выстрелами врага. «Теперь уже поздно вести систематическое учение и занятия по расписанию, — говорил он. — Помните, что мы не знаем, как считать свое свободное время, данное нам на подготовку к решительному моменту, — месяцами, днями или минутами. Размышлять теперь некогда. Выворачивайте смело весь свой запас знаний, опытности, предприимчивости. Старайтесь сделать все, что можете. Невозможное останется

невозможным, но все возможное должно быть сделано. Главное, чтобы все, понимаете ли „все“ — прониклись сознанием всей огромной возложенной на нас задачи, сознали всю тяжесть ответственности, которую самый маленький чин несет перед родиной…»

Для действий Порт-артурской эскадры большое значение имели приливы и отливы. Флот мог выходить на внешний рейд через мелководный пролив только во время «большой воды».

Когда суда из-за «малой воды» не могли выйти в море и стояли скопом в узком внутреннем бассейне, Макаров устраивал между отдельными кораблями состязания в стрельбе по небольшим щитам. Эти стрельбы служили как бы репетицией отражения минной атаки.

Между комендорами возникали горячие споры, кто более искусен в наводке, каждый орудийный расчет старался стрелять лучше другого. Макаров искренне радовался этому, видя, что учения приносят хорошие результаты.

Учитывая, что русские комендоры до той поры совсем не были подготовлены к стрельбе на большие дистанции, Макаров организовал артиллерийские учения, целью которых была тренировка в такой стрельбе. Эти учения, проводившиеся в непосредственной близости от неприятеля, представляют собой любопытную и яркую страницу истории русско-японской войны на море.

Даже тот небольшой опыт, который успели приобрести русские артиллеристы за время этих учений, привел в дальнейшем к важным положительным результатам.

Внутренний порт-артурский бассейн был узок и мал и к тому же имел лишь один мелководный выход в море, который, как считали в Порт-Артуре, не позволял вывести всю эскадру на внешний рейд в один прием, то есть за время одного прилива. Это неудобство давало врагу огромное преимущество. Русский флот вынужден был или все время оставаться на рейде или выходить в море, чтобы принять бой и отогнать японцев, в два приема, по частям.

Макаров сразу же по приезде в Порт-Артур заявил, что такого порядка не потерпит, и начертил подробную схему вывода всей эскадры в один прием с помощью портовых судов, которые должны были помогать кораблям разворачиваться в узких местах пролива. Командиры кораблей, по мнению Макарова, должны были забыть о риске и помнить только о необходимости в кратчайший срок вывести корабли в море. «Если у исполнителя западет сомнение, — говорил Макаров, — то этим самым половина его сил парализуется».

Большинству командиров новый способ вывода судов казался либо невыполнимым, либо слишком рискованным. Но наиболее энергичных, молодых командиров зажгла идея Макарова. После совещания с флагманами и командирами кораблей Макаров собрал шкиперов с буксиров и портовых судов и подробно рассказал им о своем намерении. Однако его предложение показалось шкиперам слишком несбыточным, и они молчали. Тогда Макаров взялся сам вывести эскадру на внешний рейд, добившись предварительно того, чтобы шкиперы точно усвоили свои задачи.

27 февраля во время утренней полной воды эскадра благополучно, в один прием, полностью вышла на внешний рейд. Буксиры работали прекрасно.

«Мы смотрели, — рассказывает один из очевидцев, — тактику Макарова в действии, — и глазам не верили. Действительно было чем полюбоваться! — Да это не портовые баркасы, а тигры! — восхищались мичманы, — кидаются, хватают, тащат, бросают, торопятся к следующему!..»

В тот же день во время вечернего прилива эскадра полностью вернулась обратно в гавань.

Японцы были удивлены, когда увидели на следующее утро русскую эскадру в полном составе на внешнем рейде, где они привыкли видеть лишь один дежурный корабль. Они стали реже показываться вблизи Порт-Артура, во всех их действиях чувствовалась большая осторожность. Адмирал Того был вынужден несколько изменить тактику борьбы с Порт-артурской эскадрой. Подкарауливать ее по частям стало бессмысленно.

Утром 29 февраля, когда на внешнем рейде находился, как обычно, лишь один дежурный корабль, в ковш (внутреннюю гавань Порт-Артура) залетел двадцатидюймовый неприятельский снаряд. В гавани, на близком расстоянии один от другого, стояли корабли Порт-артурской эскадры, здесь же чинились «Ретвизан» и «Цесаревич». К счастью, снаряд упал в воду. За первым снарядом последовал второй, затем третий. Моряки не могли понять, в чем дело. Оказалось, что японские броненосцы, зайдя за Ляотешанский мыс, из-за горы начали перекидную стрельбу по гавани. Бомбардировка продолжалась несколько часов, но серьезных разрушений не причинила.

Было ясно, что японцы, избрав безопасную позицию, будут и впредь забрасывать гавань и город снарядами. Многие жители стали покидать город, оказавшийся совершенно беззащитным. Ни крепостные орудия, ни артиллерия кораблей эскадры не могли отвечать на огонь врага из-за отсутствия орудийных станков, допускающих большой угол возвышения, и пушек для стрельбы

по невидимым целям. На Ляотешане же вообще береговых батарей не устанавливали, считая ляотешанскую гору естественным укрытием, способствующим обороне крепости.

Макаров в разгар бомбардировки прибыл на эскадру и немедленно принял меры к организации ответной стрельбы по японским кораблям. Через несколько дней русские броненосцы могли уже вести через Ляотешанские высоты перекидной огонь по японским кораблям, в случае если последние вздумали бы повторить обстрел города и внутреннего рейда.

Перекидную стрельбу Макаров организовал следующим образом. На Ляотешанском маяке был установлен пост, с которого велось наблюдение за передвижением неприятельских кораблей и сообщался по телефону на броненосец «Ретвизан» номер условного квадрата, к которому приближался корабль. Получив это сообщение, «Ретвизан» сигнализировал другим кораблям эскадры, принимавшим участие в перекидной стрельбе, чтобы они подготовились и навели орудия в указанном направлении. По получении с наблюдательного пункта вторичного извещения о том, что неприятель уже находится в указанном квадрате, «Ретвизан» давал сигнал броненосцам открыть огонь.

Позднее огонь русской артиллерии успешно корректировался с помощью привязного аэростата. Одновременно на случай повреждения телефонной линии для обеспечения бесперебойной связи наблюдательного поста с командным был установлен телеграф. Благодаря этому ответная стрельба с русских кораблей не прекратилась даже в тот день, когда японские снаряды разрушили Ляотешанский маяк, порвав телефонные провода.

Утром 9 марта, когда японские броненосцы «Фуджи» и «Яшима», обогнув Ляотешанский мыс, открыли яростный огонь по гавани, русские корабли, к изумлению японцев, ответили им столь же сильным обстрелом. Расчеты Макарова оправдались полностью. Русские корабли с дистанции в 80 кабельтов стреляли из двенадцатидюймовых орудий, наводя их на те квадраты, в которых находились неприятельские корабли. Первый снаряд с «Ретвизана» дал перелет, второй — недолет, третий и четвертый упали по обе стороны японского броненосца «Фуджи». Один из последующих снарядов угодил прямо в «Фуджи» и нанес броненосцу серьезные повреждения. В этот день японцы сделали по Порт-Артуру и его окрестностям свыше двухсот выстрелов из двенадцатидюймовых орудий. Пристрелявшись, наши корабли ответили не меньшим числом выстрелов снарядами того же калибра.

Принятые Макаровым меры расстроили планы японцев,

рассчитывавших безнаказанно громить Порт-Артур и флот. А на русском флоте не осталось и следа растерянности и угнетенности, охвативших было жителей города и моряков при виде беспомощности крепости и кораблей в борьбе с врагом. Вскоре и на Ляотешане появились русские девятидюймовые орудия, которые стали вместе с флотом обстреливать врага.

Макаров понимал, что японцы и впредь будут стремиться обстреливать русские корабли и порт. Но теперь русская эскадра была достаточно подготовлена для того, чтобы наносить им ответные удары. Сторонник более решительных действий, Макаров разработал новый план, который должен был полностью обезопасить город от артиллерийских обстрелов с японских кораблей. Он предполагал вывести всю эскадру на внешний рейд Порт-Артура и под прикрытием крепостных батарей попытаться навязать японскому флоту генеральное сражение.

Этот замысел Макарова находился в полном соответствии с намеченным им планом кампании, о котором он так писал главнокомандующему: «Несмотря на всякие несовершенства и недостаток в исправных миноносцах, я нахожу, что мы могли бы рискнуть теперь же попробовать взять море в свои руки и, преднаметив постепенно увеличивать район действия эскадры, я предусматриваю генеральное сражение, хотя благоразумие подсказывает, что теперь еще рано ставить все на карту, а в обладании морем полумеры невозможны».

Отвечая решительными мероприятиями на каждую попытку японцев ослабить русский флот и его базу, Макаров одновременно готовился к решительной схватке с врагом и переходу к наступательным действиям на море.

— Я вырву инициативу из рук неприятеля, — говорил он, — и тогда мы померяемся силами!

К этой решающей встрече с врагом Макаров и готовил флот. Все его распоряжения и приказы этого времени полны инициативы, уверенности и изобретательности.

Макаров, как никто другой, понимал, что крепость, осажденная с суши и блокированная с моря, нуждается в помощи как полевой армии, так равно и флота и что для успеха дела необходимо полное взаимодействие между армией и флотом. С целью упорядочения этого взаимодействия Макаров учредил должность начальника военного отдела, в задачу которого входила координация действий армии и флота по совместной обороне главной базы Тихоокеанского флота — Порт-Артура.

Мастерски организовав перекидную стрельбу с внутреннего рейда через Ляотешан по кораблям японской эскадры, Макаров установил также дополнительные береговые батареи при входе в

гавань.

На подходах к крепости была организована дозорная служба. Регулярно, днем и ночью, миноносцы производили разведку. Стоило теперь противнику появиться в районе Порт-Артура, как вся эскадра во главе с флагманом выходила в море. На эскадре проводились практические стрельбы. На подступах к рейду и крепости выставлялись минные заграждения.

Уже на третий день после прибытия Макарова в Порт-Артур по его инициативе были оборудованы и применены на практике первые в мире минные тральщики. В этом деле Макарову оказал неоценимую помощь капитан 2 ранга К. Ф. Шульц — изобретатель одного из первых тралов, замечательного по простоте устройства и эффективности действия. Шульц был организатором тральных работ в Порт-Артуре; он же руководил и постановкой мин в районе крепости. После русско-японской войны тралы Шульца были приняты на вооружение во всех флотах мира. Не потеряли они своей ценности и в настоящее время[177].

По приказанию Макарова в Порт-Артуре был создан специальный отряд тральщиков, так называемый тралящий караван, который должен был выводить эскадру в море через минные заграждения противника. Для этой цели были приспособлены минные крейсера «Всадник» и «Гайдамак» и четыре паровых минных катера. Перед каждым выходом эскадры в море проводилось траление фарватеров и рейдов. К началу августа 1904 года отрядом тральщиков было выловлено на Порт-артурском рейде свыше 260 японских мин.

Пользуясь темными ночами, японцы все время пытались прорваться к Порт-Артуру, чтобы заградить русским кораблям выход из гавани при помощи брандеров и мин. В связи с этим роль дежурного ночного крейсера становилась особенно ответственной. Поэтому Макаров очень часто проводил на крейсере всю ночь, проверял дежурных, устраивал тревоги, часами стоял на палубе, вглядываясь в ночную тьму. Обычно Макарова сопровождал полковник Александр Петрович Агапеев — начальник военного отдела штаба Макарова.

Это был талантливый, образованный и очень умный офицер, с мнением которого Макаров всегда считался и нисколько не скрывал, что действовал иногда по его совету.

Агапеев хорошо знал Дальний Восток и, будучи очень наблюдательным, часто видел то, чего не видели другие. Он не переставал призывать Макарова к бдительности. Серьезные подозрения вызывали у Агапеева курсировавшие без всякой видимой цели в районе Порт-Артура английские пароходы,

скрывавшиеся иногда под германским флагом. «Сегодня с утра, — доносил 12 марта 1904 года Агапеев, — к Порт-Артуру приблизился германский пароход, который начал быстро уходить, как только мы выслали дежурный миноносец, и когда он не остановился по данному сигналу, то пришлось пустить в него снаряд, тогда только пароход остановился и его осмотрели. Он оказался английским и на нем корреспондент „Dail Mail“; хотя ничего подозрительного на нем не нашли, а корреспондент подарил даже командиру миноносца фотографии „Корейца“ и „Варяга“ после взрыва, тем не менее, думаю, что там были шпионы. Это уже не первый раз к нам подходят под германским флагом пароходы, и на следующий день бывает атака — это самый безопасный способ разведки»[178].

28 марта крейсер «Баян» задержал недалеко от порта Дальний и привел в Порт-Артур английский пароход «Хаймун», на котором находился корреспондент «Times». Пароход был оборудован беспроволочным телеграфом. Это наводило на мысль, что японский штаб пользуется сведениями, получаемыми от подобных пароходов.

Таковы были условия, в которых защитникам Порт-Артура приходилось вести борьбу с неприятелем.

Макаров работал очень много и напряженно, и все окружающие поражались его работоспособности. Он поспевал всюду: бывал на батареях, в порту, на поврежденных кораблях, везде стремясь устранить недочеты, доделать недоделанное, вдохнуть в людей бодрость и веру в свои силы.

Агапеев, вспоминая в своих записках о днях, проведенных с Макаровым в Порт-Артуре, писал, что адмирал обладал завидной способностью мгновенно засыпать в назначенное им самим для отдыха время и просыпаться в определенный срок. Хотя ему приходилось очень мало спать в Порт-Артуре, да и то по большей части урывками, не раздеваясь, непродолжительный, но крепкий и глубокий сон являлся для него защитной мерой, которая спасала его от нечеловеческого переутомления. Макаров работал в Порт-Артуре восемнадцать часов в сутки и сохранял в течение всего этого времени высокую работоспособность. «Военный человек, — говорил он, — в любой обстановке должен уметь и поесть и поспать. Это тоже искусство, которое нужно в себе воспитать. Какой толк, что иной от усердия три ночи не смыкает глаз; ну, он тогда никуда и не годится. Тот хорош, кто при самом спешном деле сумеет выспаться».

Обсуждая с Агапеевым вопросы обороны, Макаров предложил целую систему защитных мероприятий на случай ночной атаки японцев.

Прежде всего Макаров приказал ставить на ночь предохранительные противоминные сети, так как японцы все время пытались закупорить выход из Порт-артурской гавани брандерами. Первая такая попытка была предпринята ими еще до приезда Макарова в Порт-Артур, в ночь на 12 февраля.

Японские пароходы стали двигаться к берегу, чтобы попытаться проникнуть в проход, ведущий в гавань. Войдя в проход, командиры брандеров должны были бросить якоря и затем при помощи специальных подрывных патронов взорвать суда.

Но выполнить задуманное японцам не удалось. Меткий огонь «Ретвизана» и береговых батарей, главным образом огонь ставшей потом знаменитой батареи Э 15 Электрического утеса, не позволил японцам приблизиться к берегу, три парохода были затоплены, остальные два выбросились на берег[179].

Потерпев неудачу, японцы стали готовить второе нападение, на этот раз более серьезное. В городе распространился слух, что японцы якобы собираются применить в качестве брандеров какие-то устаревшие броненосцы, начиненные сотнями тонн динамита; взрыв этих брандеров будет таким сильным, что уничтожит не только всю Порт-артурскую эскадру, но и крепость с городом. Не обращая внимания на панические слухи, Макаров готовил флот и береговые батареи к отражению предстоящего нападения. Главной задачей было не допустить подхода японских кораблей к гавани, топить их в море.

В ночь на 14 марта командующий японской эскадрой адмирал Того приказал брандерам в сопровождении крейсера «Тацута» и девяти миноносцев выйти к Порт-Артуру. Ночь была пасмурная, и это давало возможность японцам незаметно подойти к берегу. Но когда японские корабли стали приближаться к входу в гавань, они были освещены прожекторами, что позволило дежурным кораблям и береговым батареям открыть сильный и точный огонь по кораблям противника. В результате один пароход, не дойдя четырехсот метров до гавани, выбросился на берег и взорвался. Другой был атакован и потоплен миноносцем «Сильный», третий — миноносцем «Решительный», четвертый, подобно первому, выбросился на берег.

Особенно отличился в эту ночь миноносец «Сильный», которым командовал лейтенант Криницкий(?). Под градом снарядов «Сильный», расправившись с брандером, вступил в бой с сопровождавшими брандеры японскими миноносцами и потопил один из них. Затем «Сильный» полным ходом устремился к другому японскому миноносцу, намереваясь таранить его. Однако вражеский корабль успел уклониться от удара и, отстреливаясь,

стал уходить. Другие японские миноносцы также открыли ожесточенный огонь по «Сильному». Командир миноносца капитан 2 ранга Криницкий(?) решил повернуть обратно. Но в это время вражеский снаряд попал в машинное отделение и пробил главную паропроводную магистраль. Паропровод вышел из строя, но «Сильный» все же, хотя и тихим ходом, продвигался к Порт-Артуру. В наступившей темноте японские миноносцы не рискнули его преследовать. Однако дойти до базы «Сильный» не смог и выбросился на отмель у Золотой горы.

Макаров, наблюдавший в бинокль всю картину сражения и с восхищением следивший за действиями миноносцев «Сильный» и «Решительный», на другой же день наградил Криницкого орденом Георгия 4-й степени.

Когда начался ночной бой, адмирал, заслышав первые выстрелы русских орудий, велел подать катер, чтобы лично руководить боем. Потом он перешел на канонерскую лодку «Бобр», которая приняла участие в бою с японскими миноносцами, и, убедившись, что с походом брандеров японцы потерпели неудачу, вернулся в гавань.

Наутро, когда к гавани Порт-Артура приблизилась эскадра адмирала Того, Макаров приказал всему флоту выйти в море. Японцы повернули назад и скрылись за горизонтом.

Ночные события 14 марта явились экзаменом для русского флота, и этот экзамен был блестяще выдержан. Исключительно смелые действия «Сильного» и «Решительного», блестящая работа артиллерии, хладнокровие, энергия и неустрашимость личного состава, общий подъем боевого духа — все это свидетельствовало о том, что флот в короткое время стал неузнаваем.

Но останавливаться на достигнутом, считал Макаров, значит идти вспять. И Макаров с еще большей энергией начал работать над планом отражения очередной операции брандеров, несмотря на то, что после второй, окончившейся полным провалом попытки запереть Порт-артурскую эскадру японцы, казалось бы, должны были отказаться от своей затеи. Вскоре и в самом деле стало известно, что японцы готовятся к третьей попытке.

Решив, что японцы на этот раз отправят в операцию значительно большее число брандеров с расчетом на то, что часть пароходов все-таки сможет прорваться и войти в проход к Порт-Артуру, Макаров организовал три линии оборонительных заграждений. У самого входа в гавань было установлено круглосуточное дежурство двух миноносцев, которые при появлении брандеров должны были с двух сторон атаковать и взорвать их.

Естественно было ожидать, что брандеры изберут для набега

кратчайший путь. На этом предполагаемом пути Макаров приказал затопить три огромных парохода — «Хайлар», «Харбин» и «Шилку».

Накануне затопления пароходов в Порт-Артур прибыл знаменитый художник В. В. Верещагин[180] старый знакомый и боевой товарищ С. О. Макарова. Макаров встретил своего друга, предоставив ему место на «Петропавловске», на котором он держал свой адмиральский флаг, и пригласил посмотреть, как будут затапливать на рейде торговые суда для защиты Порт-артурской гавани от японских брандеров.

Район затопления пароходов был минирован. Этим решались сразу две задачи: загораживался прямой проход для вражеских судов и создавалось прикрытие для дежурных миноносцев.

В обороне гавани, помимо миноносцев, должны были участвовать крейсера и канонерские лодки.

Макаров тщательно выбирал позиции кораблям, выделенным для отражения атак брандеров. Так, канонерская лодка «Гиляк» была поставлена за затонувшим на мели японским брандером. Береговая оборона также была усилена. Из снятых с транспорта «Ангара» пушек была оборудована новая береговая батарея. Все вместе взятое: дежурные миноносцы, минированные участки, новая батарея — составляло первую линию обороны. Расположившиеся по правую и левую стороны прохода канонерские лодки составляли вторую линию, и, наконец, в стороне, наблюдая за всем проходом, стояли крейсера «Аскольд» и «Баян» — это была третья линия. Все корабли несли дежурство со спущенными в воду противоминными сетями. Флот готовился встретить неприятеля во всеоружии.

За любое дело, даже если оно казалось совершенно незначительным, Макаров брался с огромной энергией и воодушевлением, работая зачастую по восемнадцати часов в сутки и своей работоспособностью и энергией заражая всех окружающих. «С его приездом, — писал В. Семенов в письме к жене Макарова от 14 марта 1904 года, — эскадра ожила и зашевелилась. Раньше командиров не только не звали для объяснений и разговоров но даже и думать им считалось предосудительным. Теперь их призывают то порознь, то вместе, и все они стали какими-то бойкими и бодрыми![181]»

Поднять боеспособность флота, заставить моряков поверить в свои силы Макарову удалось быстро. Его по-настоящему полюбили не только матросы эскадры, но и младший офицерский состав. Нашел он единомышленников и среди старших офицеров флота — командиров кораблей.

Командир броненосца «Ретвизан» капитан 1 ранга

Щенснович, командир отряда миноносцев Матусевич, командир крейсера «Аскольд» Грамматчиков, знавший Макарова с детских лет, капитаны 2 ранга Эссен, Юрасовский, Бубнов, лейтенант Криницкий, приехавшие в Порт-Артур вместе с Макаровым капитан 1 ранга Васильев и капитан 2 ранга Шульц и многие другие были смелые решительные командиры, сторонники энергичных действий флота. Все они, помогая Макарову в его начинаниях, направленных к укреплению дисциплины и поднятию боеспособности эскадры, поддерживали и его стремление ликвидировать вражду, существовавшую между офицерским составом армии и флота.

Макаров понимал, что для успеха обороны Порт-Артура с моря и с суши необходимы общие и дружные усилия армии и флота, согласованные действия, направляемые волей командира, сосредоточившего в своих руках командование и сухопутными и морскими силами.

Попытки Макарова объединить армию и флот для решительных боев за Порт-Артур, которые он предвидел, натолкнулись на непонятное для Макарова противодействие со стороны Стесселя, нерешительность и вялость коменданта крепости генерала Смирнова, молчаливую неприязнь со стороны наместника царя адмирала Алексеева, сидевшего в Мукдене и управлявшего военными действиями при помощи маловразумительных телеграмм.

Вскоре в штаб Макарова в качестве начальника военно-морского отдела прислали из Петербурга великого князя Кирилла Владимировича. Иметь в качестве подчиненного члена императорской фамилии, не отличавшегося ни умом, ни тактом и обладавшего только великокняжеской спесью, было для Макарова чистым наказанием.

Однако больше всего беспокоила Макарова бездеятельность и небрежность сухопутного командования в подготовке Порт-Артура к обороне. Система береговых батарей продумана не была. Например, к сооружению батарей на горе Ляотешан приступили только после того, как неприятельская эскадра обстреляла гавань и город перекидным огнем. Из-за отсутствия общей сигнализации и службы оповещения русские береговые батареи несколько раз обстреляли свои корабли, причинив им повреждения. А когда Макаров после одного из таких случаев предложил послать на батареи сигнальщиков с кораблей, Стессель ответил отказом. Все это вместе взятое вывело из терпения Макарова, и он, связавшись через голову Стесселя с командиром крепостной артиллерии генералом Белым, согласовал с ним вопросы взаимодействия береговой и корабельной артиллерии при отражении атак

противника.

Еще когда Макаров в поезде подъезжал к Порт-Артуру, он, предвидя возможность атаки крепости с суши, отметил слабость и неподготовленность русских оборонительных позиций у Киньчжоуского перешейка. Теперь он и в самом Порт-Артуре видел вопиющую беспечность Стесселя и бездеятельность Смирнова, не принимавших по существу почти никаких мер к усилению обороны Порт-Артура. Встревоженный этим, Макаров встретился с командиром стрелковой бригады генералом Кондратенко[182], саперным инженером по образованию, и обсудил с ним вопросы обороны Порт-Артура (после гибели Макарова этот умный, энергичный и смелый генерал стал душой обороны Порт-Артура).

Знакомство с положением дел на суше все больше укрепляло Макарова в мысли о том, что командование обороной Порт-Артура и всего Квантунского полуострова как с моря, так и с суши необходимо сосредоточить в одних руках. Но Стессель, по мнению Макарова, был для этого непригоден.

Наступали решающие дни русско-японской войны.

В течение первых трех месяцев войны центр тяжести всех военных действий находился главным образом на морском театре. Одна сторона всячески пыталась переправить свои войска на материк, другая стремилась этого не допустить. Все усилия японцев были направлены к тому, чтобы уничтожить русский флот по частям или хотя бы ослабить или парализовать его. С этой целью были совершены пиратские нападения на Порт-Артур и Чемульпо в ночь на 27 января и предприняты отчаянные попытки запереть русскую эскадру в Порт-Артуре с помощью брандеров и постановки минных полей на внешнем Порт-артурском рейде. Наконец, японцы начали артиллерийский обстрел кораблей эскадры, доков и города.

Однако сколько-нибудь серьезных успехов на море японцы добиться не смогли. Русская эскадра в Порт-Артуре становилась все более боеспособной и готовилась к началу активных действий. Японцы вынуждены были торопиться и начали переброску войск на континент, не решив основной задачи первого этапа войны — уничтожения русского флота.

Японское командование знало, что в Кронштадте готовится к выходу на Дальний Восток 2-я Тихоокеанская эскадра, с прибытием которой в Порт-Артур русский дальневосточный и японский флот стали бы примерно равными и положение на море могло бы резко измениться не в пользу Японии.

К концу марта 1904 года Япония заканчивала высадку в Корее 1-й армии генерала Куроки. В это же время подходило к

концу формирование в Японии 2-й армии генерала Оку. Для перевозки ее в порт Хиросима стягивались многочисленные транспортные средства. Высадка 1-й армии охранялась вспомогательными отрядами японского флота. Главным же силам, которыми командовал адмирал Того, было поручено следить за тем, чтобы Порт-артурская эскадра не помешала начавшейся перевозке войск. Но если до прибытия Макарова русская эскадра не представляла для японцев большой угрозы, то теперь дело стало принимать совершенно иной оборот. Несмотря на то, что из строя выбыли лучшие русские корабли, Порт-артурская эскадра начала быстро превращаться в значительную силу. Японцы убедились в этом во время последней попытки закупорить брандерами выход на Порт-артурский рейд. Макаров в кратчайший срок добился таких результатов, что можно было уже начать активную борьбу на море. Порт-Артур и русская эскадра все больше беспокоили японское командование. За время пребывания Макарова в Порт-Артуре эскадра шесть раз в полном составе выходила в море.

Японцы предполагали высадить 2-ю армию или на корейском берегу в порту Цинампо или вблизи Бицзыво — на берегу Ляодунского полуострова, недалеко от Порт-Артура. Окончательный выбор места зависел от исхода боев на суше, от того, где 1-я армия встретит наибольшее сопротивление.

Японцы не случайно беспокоились за судьбу своей 1-й армии, высадившейся в Корее в районе реки Ичжу. При достаточно смелом и энергичном натиске русских японская армия могла бы оказаться отрезанной и уничтоженной. Против шестидесятитысячной армии генерала Куроки русские имели более чем стотысячную армию. Но сторонник пассивной тактики генерал Куропаткин, бесконечно повторявший: «терпение, терпение», не сумел воспользоваться удачно сложившейся обстановкой и отступил к Ляояну, оставив всю Корею и Ляодунский полуостров. Японцы воспользовались этим и немедленно приступили к переброске на Ляодун 2-й, а вслед за ней 3-й и 4-й армий.

Получив сведения о происходившей в Японии подготовке к массовым перевозкам войск, Макаров задумал сорвать японский план вторжения на материк морским сражением. Учитывая, что выход из строя ряда кораблей значительно ослабил Порт-артурскую эскадру, Макаров решил усилить ее кораблями отдельного крейсерского отряда, базировавшегося во Владивосток. Командиру этого отряда адмиралу Иессену было приказано выйти скрытно из Владивостока, проскочить Корейским проливом (например, ночью) и идти к Ляодуну или

Инкоу для поддержки Порт-артурской эскадры, которая намерена была воспрепятствовать высадке японских войск.

После неудачной операции с брандерами в ночь на 14 мирта японский флот в течение двух недель не подходил к порт-артурским берегам. Это не могло не показаться подозрительным: японцы явно что-то готовили. И действительно, вскоре в ставке Алексеева стало известно, что в конце марта следует ожидать появления вражеского флота с транспортами у берегов Ляодуна.

Макаров считал, что японские транспортные суда, хотя бы и под охраной крейсеров, вряд ли рискнут идти к необорудованному берегу; предварительно японцы должны будут подготовить на побережье временные базы. В 60-70 милях от Порт-Артура как раз имелись острова (острова Эллиот), вполне пригодные для использования в качестве такой промежуточной базы; с этих островов японцы, выбрав благоприятный момент, могли попытаться высадиться на Квантун.

30 марта на совещании командиров 1-го и 2-го отрядов миноносцев Макаров отдал распоряжение вечером выйти в ночную разведку к островам Эллиот и действовать там исходя из обстановки. Командирами отрядов были назначены капитаны 2 ранга Бубнов и Елисеев. В каждый отряд входило по четыре миноносца.

Предполагалось, что утром к островам Эллиот выйдет вся эскадра с целью уничтожить транспортный флот противника или заставить главные силы японского флота принять бой.

Проводив миноносцы, Макаров около десяти часов вечера прибыл на дежурный крейсер «Диана», где и оставался всю ночь. Вероятно, беспокоясь за участь миноносцев, ушедших в опасную разведку, он чувствовал себя тревожно и не спал, а возможно, ожидал, что японцы еще раз попытаются повторить операцию с брандерами.

Семенов писал, вспоминая о вечере 30 марта 1904 года:

«Только что адмирал успел обойти батареи, бросив тут и там несколько ласковых, в боевой обстановке так много значащих фраз команде, застывшей на своих постах, как „что-то увидели“… Трудно сказать, что именно, но, несомненно, в лучах прожектора Крестовой горы обрисовывались силуэты каких-то судов…

Особенно мешала разобрать в чем дело сетка мелкого дождя, ярко освещенная прожекторами… Казалось, что подозрительные силуэты не то стоят неподвижно, не то бродят взад и вперед по тому же месту. Было 10 час. 20 мин. вечера.

Ни у кого на «Диане» не было, казалось, сомнений, что под покровом ночи пришли японцы и сейчас забрасывают рейд минами.

— Прикажете открыть огонь? — спросил командир.

— Эх!.. Кабы знать! — досадливо махнул рукой адмирал. — Вернее всего наши же!.. Не умеют еще ходить по ночам! Отбились, растерялись… и теперь толкутся около Артура! И своих найти не могут, и вернуться не решаются, чтобы за японцев не приняли!.. Чистое горе!..

— Но тотчас же, поборов свою досаду, он добавил спокойным, уверенным тоном: — Прикажите точно записать румб и расстояние. На всякий случай, если не наши, надо будет завтра же с утра протралить это место, не набросали бы какой дряни…

Видение только мелькнуло и быстро скрылось за сеткой дождя».

Дежурные наблюдатели на береговых батареях также заметили подозрительное движение на рейде, о чем было немедленно доложено Стесселю[183].

Однако утром 31 марта Макаров почему-то не отдал распоряжения протралить подозрительное место. Позже выяснилось, что силуэты кораблей были замечены как раз на том месте, где немногим более суток спустя произошла катастрофа с «Петропавловском».

На следующий день с рассветом Макаров с «Дианы» перешел на «Петропавловск», где находился весь его штаб. Художник В. В. Верещагин был также здесь, и Макаров попытался уговорить его оставить корабль. «Сегодня возможен бой, и вы рискуете жизнью», — заметил он. Но Верещагин ответил, что он в Порт-Артур и приехал за тем, чтобы увидеть на близком расстоянии морской бой и запечатлеть его на картине, а рисковать он привык и в сражениях бывал.

Сразу по прибытии «Петропавловска» Макаров поднялся на мостик, взял бинокль и стал смотреть в том направлении, куда накануне вечером отправились русские корабли. Вскоре на востоке показались дымки. Миноносцы возвращались, но их было лишь семь.

Произошло следующее. Придя в район островов Эллиот и не обнаружив там неприятеля, миноносцы повернули назад к Порт-Артуру. Шел дождь, и в густой ночной темноте корабли то и дело теряли друг друга, хотя старались не отходить один от другого на большое расстояние. Обилие подводных камней и мелей в районе островов заставляло командиров быть особенно осторожными.

Около полуночи миноносец «Страшный» заблудился среди островов. Сделав несколько попыток найти своих товарищей, командир миноносца решил идти в Порт-Артур самостоятельно. Часа два шли благополучно. Но вот вдали замелькали огоньки. «Наконец-то нашли своих!» — подумал командир, капитан 2

ранга Юрасовский, и направился к замеченным огням. Однако из предосторожности «Страшный» не включил огней. Как только забрезжил рассвет, командир, все еще не различая очертаний кораблей, за которыми он следовал, приказал дать позывные. Эти позывные и погубили миноносец. Грянул залп, и шесть японских миноносцев и два крейсера, окружив «Страшного», стали засыпать его снарядами. Прорваться сквозь вражеское кольцо было невозможно. Оставалось либо сдаться, либо биться насмерть. Начался неравный бой, в котором моряки «Страшного», подобно экипажам «Стерегущего» и «Сильного», покрыли себя неувядаемой славой. Одним из первых шестидюймовых снарядов был убит Юрасовский. Этот же снаряд вывел из строя всю прислугу носового орудия и повредил само орудие. Снаряды с восьми японских кораблей сыпались непрерывно. Число убитых и раненых все возрастало. Командование кораблем перешло к лейтенанту Малееву.

Исход боя был ясен, на помощь рассчитывать не приходилось. Но лейтенант Малеев и оставшиеся в живых матросы решили, что дешево свою жизнь они не отдадут. Распоряжения Малеева были четкими и точными, сам он поспевал всюду. Его видели то на носу, то на корме и всегда там, где происходила какая-нибудь заминка; он успевал кинуть подбадривающее словцо и в машинный люк. Его товарищ, мичман Акинфиев, осколком разорвавшегося снаряда был тяжело ранен в бок. Превозмогая боль, он, собрав последние силы, уложил секретные карты и сигнальные книги в мешок с балластом и выбросил мешок за борт.

Море вокруг буквально кипело от рвущихся снарядов. Но на палубе среди раненых и убитых товарищей уверенно работали у уцелевших орудий оставшиеся в живых матросы, посылая в корабли противника снаряд за снарядом. Выбрав удобный момент, Малеев приказал минеру Черепанову пустить торпеду в близко подошедший японский крейсер. Раздался взрыв, и крейсер стал крениться на борт, к нему на помощь пошли другой крейсер и два миноносца. Сразу четыре японских корабля вышли из боя, и у Малеева даже появилась надежда пробиться. Воспользовавшись замешательством врага, он решил торпедировать и второй крейсер. Черепанов уже зарядил аппарат, но в тот момент, когда он взялся за спусковой рычаг, неприятельский снаряд попал в самую торпеду. Взрывом торпеды все находившиеся поблизости были убиты. Машина вышла из строя. «Страшный» остановился, и японские миноносцы начали в упор расстреливать его. Миноносец получил пробоины и стал медленно погружаться. В это время с миноносца заметили, что на помощь к нему полным

ходом идет четырехтрубный крейсер «Баян». Японские корабли прекратили огонь и ушли. Но помощь пришла слишком поздно: палубу «Страшного» уже захлестывали волны.

Малеев погиб вместе со своим кораблем. Из сорока восьми человек команды и четырех офицеров «Страшного» спаслись только пять матросов.

«Баян» был послан на помощь «Страшному» Макаровым. Утром, заметив на горизонте дымы и одновременно услышав раскаты отдаленных выстрелов, Макаров решил, что это возвращающиеся из разведки русские миноносцы ведут бой с японскими кораблями, и послал им на выручку «Баяна». Когда «Баян» подходил к месту гибели «Страшного», моряки увидели сквозь пелену тумана очертания кораблей японского крейсерского отряда, в том числе силуэты двух броненосных крейсеров — «Асамы» и «Токивы». Командир «Баяна», капитан 1 ранга Вирен, доложил об этом по радио Макарову и приказал приготовить шлюпки для спасения моряков со «Страшного».

Свою задачу «Баян» выполнил блестяще. Став лагом к неприятелю, он открыл из орудий одного борта сильнейший огонь по японским кораблям, а с другого борта спустил шлюпки для спасения тонущих матросов. Лишь после того, как были подобраны все пятеро, «Баян» повернул к Порт-Артуру.

Заслышав канонаду и получив радио с «Баяна», Макаров выслал в помощь ему быстроходные корабли «Новик» и «Аскольд».

Следом должна была идти еще «Диана».

Но «Баяну» помощь не понадобилась. Выполнив свою задачу, он вернулся в Порт-Артур.

Командир «Баяна» доложил Макарову о своих действиях и добавил, что, возможно, в боевой обстановке не удалось подобрать всех моряков со «Страшного». Макарова очень взволновала судьба людей миноносца. Сигнальщики немедленно передали приказание эскадре: «Быть в строе кильватера. „Баяну“ идти головным и вести эскадру к месту. Всем смотреть за плавающими обломками».

Пока корабли занимали места в колонне, «Петропавловск» под флагом Макарова вышел в море. Погода тем временем разгулялась, проглянуло солнце, с моря дул свежий ветер, разводивший порядочную волну. Адмирал стоял на верхнем мостике, тут же находились командир корабля капитан 1 ранга Яковлев и флаг-капитан адмирала капитан 1 ранга Васильев.

— Здорово, молодцы! — раздался звучный баритон адмирала, когда «Петропавловск» проходил мимо крейсера «Диана».

Матросы с «Дианы» отвечали на приветствие командующего

флотом как-то особенно дружно, громко и радостно. Никому и в голову не могло прийти, что они видят любимого адмирала в последний раз.

Макаров, видимо, решил вывести в море всю эскадру и, несмотря на неравенство сил, дать японскому флоту генеральное сражение. Хотя он и не говорил об этом прямо, но, как свидетельствует находившийся при нем младший флаг-офицер мичман В. П. Шмидт, никто не сомневался, что именно таково было его намерение. «Чувство приподнятости духа, — замечает Шмидт, — передалось от адмирала всем нам, и мы были нервно возбуждены и наполнены сознанием, что наконец настал момент отомстить за январскую атаку. Это чувство инстинктивно передалось всем».

Вслед за «Петропавловском» вышли на внешний рейд «Полтава», а за нею «Победа». Посматривая на часы, адмирал следил за выходом кораблей, проявляя заметное нетерпение. Все шло гладко, но вот произошла какая-то заминка с «Севастополем».

Макаров приказал запросить «Севастополь», почему он не выходит. Тотчас был получен ответ, что броненосец сильным ветром прижимает к стенке и четыре портовых буксира бессильны его оттащить. Адмирал чрезвычайно рассердился и приказал поднять сигнал: «Севастополю» остаться в гавани».

Не дожидаясь выхода остальных кораблей, Макаров с «Баяном» и броненосцами «Полтавой» и «Пересветом» вышел в море. Он спешил к месту гибели «Страшного», где могли быть еще люди. «Баян», развив полный ход, ушел далеко вперед. Вскоре он нагнал японский крейсерский отряд адмирала Дева и вступил с ними в бой. Тем временем подоспели и остальные русские корабли. Одновременно сигнальщики внимательно всматривались в волнующееся море, но никого из команды «Страшного» не обнаружили.

По приказу Макарова корабли заняли места в кильватерной колонне в таком порядке: впереди «Петропавловск», за ним «Полтава», «Пересвет», «Аскольд», «Баян», «Диана» и «Новик». На фланге, мористее, шли миноносцы. Но Макарову не удалось осуществить свой замысел. Адмирал Дева уклонился от боя, японские корабли, поспешно повернув, стали отходить. Макаров сразу разгадал маневр японского адмирала: Дева хотел завлечь русскую эскадру подальше в море и, соединившись там с главными силами, обрушиться на нее. Как выяснилось впоследствии, Макаров не ошибся в своих предположениях. Дева известил по радио Того, что главные силы русских вышли из гавани и ведут бой с японскими кораблями.

Развивая предельную скорость, русские корабли настигали японцев и засыпали их снарядами крупного калибра. Особенно досталось кораблям «Токива» и «Иосико». «Только бы догнать и дать настоящий бой!» — таково было в тот момент желание всех моряков на эскадре. Вдруг впереди показались новые неприятельские вымпелы — один, другой, третий… Число их вскоре возросло до двадцати трех. Это адмирал Того, получив радиограмму, шел на выручку Дева. Положение резко изменилось. Принимать бой с противником, втрое сильнейшим, вдали от своих береговых батарей, было бы, конечно, неоправданным риском, и Макаров приказал повернуть к Порт-Артуру. Эскадра быстро перестроилась и двумя колоннами, во главе с «Петропавловском», направилась в Порт-Артур. Впереди шли миноносцы. Эскадра Того начала преследование русских кораблей, но, войдя в район действия русской береговой артиллерии, прекратила погоню и отошла.

Начинался ясный и солнечный день. Дул резкий, холодный ветер, разводя зыбь. Эскадра Макарова подходила к Порт-Артуру. «Петропавловск» уже поравнялся с Золотой горой. Вдали, вне досягаемости огня береговых батарей, маневрировала неприятельская эскадра.

Вдруг раздался сильный гул, похожий на приглушенный залп двенадцатидюймовых орудий, и со всех кораблей эскадры увидели, как над «Петропавловском» взвилось гигантское облако черно-бурого дыма. На мгновение дым окутал почти весь броненосец, закрыв носовую и среднюю часть корабля. А затем раздался второй взрыв, и из-под раскрывшейся броневой палубы вырвалось светло-желтое пламя. Было видно, как рушатся в воду сорванные взрывом носовая башня, фок-мачта, труба и командирский мостик вместе с рубкой. После первого же взрыва «Петропавловск» сильно накренился на правый борт. Охваченная пламенем, высоко поднявшаяся над водой корма с работающими винтами словно повисла в воздухе. В этом аду оглушающего грохота, огня и воды, как безумные, метались люди, густой толпой сгрудившиеся на корме, многие прыгали в воду. Раздался третий, более слабый взрыв, густое облако пара на миг окутало корму, а затем все увидели, как броненосец, приняв почти вертикальное положение, быстро уходит в воду. Еще мгновение, и морская зыбь сравняла поверхность воды.

Один из офицеров соседнего корабля, видевший катастрофу, сделал такую запись: «9 ч. 43 м. Взрыв „Петропавловска“, а затем: „9 ч. 44 1/2 м. — все кончено“.

В полторы минуты все было кончено! Огромный броненосец лежал на дне[184].

Мгновенная гибель «Петропавловска» настолько потрясла всех, что многие не сразу поняли, что произошло. Положение было опасное. Замешательством русских мог воспользоваться противник. Но младший флагман контр-адмирал Ухтомский, поняв опасность, немедленно поднял сигнал на «Пересвете»: «Вступаю в командование эскадрой. Быть в строе кильватера. Следовать за мной». Этот вовремя поданный сигнал отрезвил многих.

Как только на «Петропавловске» раздался первый взрыв, к нему со всех сторон бросились на помощь корабли. Первым подошел к месту катастрофы минный крейсер «Гайдамак». Начали подбирать офицеров и матросов, которые с трудом держались в холодной воде, ухватившись за обломки различных деревянных предметов.

«Где же адмирал, где Макаров?» — этот вопрос был на устах у всех моряков эскадры. С надеждой и тревогой всматривались они в сверкающие на солнце зеленые волны.

Подобрали пальто с двумя орлами на погонах — это было пальто Макарова. Но самого Макарова так и не нашли. Всего удалось спасти 52 матроса и 7 офицеров.

Вместе с Макаровым погиб и художник В. В. Верещагин, а всего погибло 652 матроса и 29 офицеров.

Полковник Агапеев, капитан 1 ранга Васильев, врач Волкович и флаг-офицер Макарова лейтенант Дукельский были спасены, но скончались на берегу, в порт-артурском госпитале.

В 10 час. 25 мин. на флагманском корабле взвился сигнал: «Войти в гавань, начиная с броненосцев».

К полудню, за исключением дежурных крейсеров, вся эскадра втянулась в гавань. На берегу собралась толпа взволнованных, возбужденных людей. Никто не хотел верить, что Макаров погиб. Ждали официального подтверждения и с надеждой вглядывались в прибывающие катера со спасенными: а вдруг адмирал спасен, а вдруг появится сейчас катер с вице-адмиральским флагом?

Вечерело, солнце клонилось к западу, но люди все еще стояли на набережной, печально поглядывая на вход в гавань.

Лучше всех выразил общее настроение пожилой боцман, хорошо знавший покойного адмирала: «Что броненосец? — Хоть бы два да еще пару крейсеров в придачу! Не то! — Голова пропала!.. Вот что!»

После гибели Макарова в русском флоте того времени не нашлось адмирала, способного заменить его. Недаром матросы эскадры говорили: «Другого Макарова не пришлешь».

Передовые люди России расценивали гибель Макарова как военную неудачу, как несчастье. И это было действительно так.

Особенно тяжело переживали гибель Макарова матросы, среди которых он пользовался огромной любовью, их горе было наиболее глубоким и искренним. Кровную связь адмирала с матросами уловил безвестный поэт, скрывшийся под инициалами И. Г., стихотворение которого было напечатано в одной из русских газет:

Спи, северный витязь, спи, честный боец,
Безвременной взятый кончиной.
Не лавры победы — терновый венец
Ты принял с бесстрашной дружиной.
Твой гроб — броненосец, могила твоя —
Холодная глубь океана
И верных матросов родная семья —
Твоя вековая охрана:
Делившие лавры, отныне с тобой, —
Они разделяют и вечный покой!..

Печать всего мира живо откликнулась на трагическую гибель Макарова. Так, например, английская газета «Daily News», касаясь деятельности Макарова в Порт-Артуре, писала, что немного найдется примеров из морской истории, которые могли бы яснее показать, как один талантливый человек, обладающий железной волей, может в короткий срок в труднейших условиях внести в хаос организацию и порядок и воодушевить всех своим примером. Итальянский морской инженер Лоренцо д'Адди в миланской газете «Secolo», называя Макарова ученым, солдатом и философом, отмечал, что он принадлежит к плеяде таких блестящих, известных всему миру русских военных деятелей, как Суворов, Нахимов и Корнилов.

Гибель «Петропавловска» вызвала всеобщее недоумение: как мог предусмотрительный и опытный адмирал, всю жизнь работавший над решением проблемы непотопляемости судов, погибнуть при условиях, противоречащих им же самим разработанной морской тактике?[185] Многие решили, что «Петропавловск» был торпедирован японской подводной лодкой. Это казалось правдоподобным, потому что сам Макаров допускал существование у японцев подводных лодок и вменял в обязанность дежурным как на кораблях, так и на берегу особенно тщательно следить за поверхностью моря[186].

Наконец, было опубликовано разъяснение Морского Технического комитета, в котором на основании заключения специальной комиссии устанавливались причины гибели «Петропавловска». В нем говорилось: «Броненосец коснулся мины,

поставленной неприятелем в пределах обычного маневрирования нашего флота, и последствием этого взрыва под носовыми минными аппаратами и погребами „Петропавловска“ были последовательные взрывы от детонации пироксилина в судовых минах и 12-дюймовых снарядах, воспламенение и взрыв пороховых и патронных погребов и взрыв цилиндрических котлов».

Гибель «Петропавловска» не была следствием беспечности. На борьбу с вражескими минами затрачивалось много сил и энергии[187]. Но день 31 марта был насыщен такими важными событиями, как гибель «Страшного» и бой «Баяна» с японскими крейсерами, и они отвлекли внимание Макарова и его подчиненных от минной опасности.

Командир «Петропавловска» капитан 1 ранга Яковлев, правда, напомнил Макарову, что идти прямым курсом через места, где накануне видели японские корабли, опасно и что следовало бы изменить курс. Но Макаров спешил на выручку гибнущим матросам «Страшного» и «Баяна». Дорога была каждая минута. К тому же через подозрительное место совершенно благополучно прошли уже несколько кораблей, в том числе и «Баян». Прошел и «Петропавловск» со всей эскадрой. Но, возвращаясь в Порт-Артур тем же путем, броненосец первый наскочил на минное заграждение.

Ошибка Макарова, быть может единственная за всю его пятинедельную деятельность в Порт-Артуре, заключалась в том, что он, дорожа каждой боевой единицей, не организовал надежной охраны внешнего рейда Порт-Артура. Если бы дежурный крейсер не стоял в ночное время на месте, а курсировал на подходах к Порт-Артуру, японцы вряд ли смогли бы забрасывать порт-артурский рейд минами.

Случайный подрыв «Петропавловска» на мине оказался для него роковым потому, что мина взорвалась в районе погребов, в которых находилось пятьдесят торпед. От детонации последовал второй взрыв, еще более страшный. Тотчас вслед за ним по той же причине произошел взрыв двенадцатидюймовых снарядов, затем взорвались судовые котлы, и броненосец мгновенно затонул.

Макаров всегда был сторонником быстроходных крейсеров. Прибыв в Порт-Артур, он поднял свой флаг на «Аскольде» — одном из самых быстроходных порт-артурских крейсеров. Но когда Макаров перебрался на «Аскольд», наместник царя Алексеев стал всячески уговаривать его перенести свой флаг на броненосец «Петропавловск», как наиболее надежный, с его точки зрения, из всех кораблей Порт-артурской эскадры. «Находясь на „Аскольде“, — говорил он Макарову, — вы рискуете не только

своей жизнью, но и жизнью чинов штаба и великого князя». Макарову пришлось уступить.

Примерно через месяц после гибели «Петропавловска» при подобных же обстоятельствах погиб один из лучших японских броненосцев «Хатсусе» водоизмещением в 15 200 тонн[188]. Как и при гибели «Петропавловска», вслед за взрывом мины заграждения произошел внутренний взрыв на корабле, и броненосец затонул в одну-две минуты. Гибелью «Хатсусе» начался так называемый период «черных дней японского флота», в течение которого подорвались на русских минах и затонули два японских броненосца, два крейсера, канонерская лодка и два первоклассных миноносца. Совершенно очевидно, что эти потери были следствием деятельности Макарова, хотя его самого уже и не было в живых.

Царская Россия потерпела поражение в войне с Японией. Войска под командованием Куропаткина были разбиты под Мукденом и отступили от Ляояна, хотя и могли еще вести сражение. В июне 1904 года в Цусимском проливе была разгромлена 2-я Тихоокеанская эскадра под командованием бездарного адмирала Рождественского, посланная на Дальний Восток из Кронштадта.

Наконец, после прямого предательства генерала Стесселя японцы овладели Порт-Артуром.

Многими тысячами жизней заплатил русский народ за неподготовленность России к войне.

Япония захватила принадлежавшие России Курильские острова и южную половину острова Сахалин, заняла Корею и распространила свое влияние на Манчжурию. Однако хищнические аппетиты империалистической Японии этими захватами не ограничились. На протяжении нескольких десятков лет после русско-японской войны японские милитаристы, поощряемые империалистами Европы и Америки, стремились захватить весь Китай, Индо-Китай и Бирму. В агрессивные планы японских империалистов входил также захват территории Советского Союза вплоть до Урала.

Правители Японии неоднократно пытались осуществить свои авантюристические планы, но все их попытки вторгнуться на территорию нашей Родины заканчивались провалом.

В 1922 году Советская Армия выбросила японских интервентов из пределов Дальнего Востока. В 1938 году советские воины разгромили японских захватчиков в районе озера Хасан, а в 1939 году у реки Халхин-Гол.

Однако японские империалисты по-прежнему продолжали лелеять планы захвата Советского Дальнего Востока. Во время

Великой Отечественной войны, которую вела наша Родина с фашистской Германией в 1941 — 1945 гг., Япония сосредоточила на советских дальневосточных рубежах миллионную армию, выжидая удобного момента, чтобы вторгнуться в пределы Советского Союза.

Надо было, ликвидировать эту угрозу и навсегда вытеснить из сознания нашего народа тяжелые воспоминания, связанные с поражением русской армии в 1904 году. И в августе-сентябре 1945 года советские Вооруженные Силы, осуществляя план Ставки Верховного Главнокомандования, нанесли сокрушительный удар империалистической Японии и заставили ее капитулировать. Наша страна возвратила Курильские острова и Южный Сахалин и открыла себе выход в Тихий океан.

Разгромив японскую армию и освободив от гнета японского империализма Манчжурию и Корею, советские Вооруженные Силы оказали дружескую помощь китайскому и корейскому народам. Ныне эти народы с помощью великого Советского Союза успешно строят новую жизнь.

Воины Советской Армии и Военно-Морского Флота, побывав в Порт-Артуре, переданном впоследствии Советским Союзом законному владельцу — китайскому народу, почтили память славных защитников Порт-Артура и замечательного флотоводца и человека — «беспокойного» адмирала Макарова.

С. О. Макаров был самым крупным русским морским деятелем дореволюционного периода после Ф. Ф. Ушакова, П. С. Нахимова и М. П. Лазарева. Этих замечательных людей роднит величие их замыслов, чувств и дел, их борьба с рутиной и преклонением перед всем иностранным, их патриотизм, проявлявшийся прежде всего в стремлении всячески оберечь национальную честь и достоинство своей страны.

Несомненно, что Макаров не смог полностью проявить себя, развернуть во всю ширь свои дарования. Этому помешали современный ему царский строй и сравнительно ранняя гибель.

x x x

В советской стране имя адмирала Макарова пользуется широкой популярностью и любовью. Особенно дорого оно нашим морякам и воинам. Интерес к замечательному русскому патриоту-флотоводцу особенно ярко проявляется в дни его юбилейных дат.

В декабре 1948 года советская общественность торжественно отметила столетие со дня рождения Степана Осиповича. Юбилей

был ознаменован рядом правительственных мероприятий и постановлений. В Ленинграде Высшему арктическому морскому училищу было присвоено имя адмирала С. О. Макарова. В доме по Моховой улице, где жил покойный, решено было установить мемориальную доску. Почтовое ведомство отметило юбилей выпуском серии почтовых марок с изображением С. О. Макарова, различные издательства переиздали главные его труды и выпустили ряд книг о нем.

На родине адмирала Макарова, в г. Николаеве, постановлением Совета Министров СССР от 7 января 1949 года, Николаевскому кораблестроительному институту присвоено имя адмирала. В одном из залов института, при ближайшем участии студентов, организован кабинет Макарова. Все этапы жизни и творческой деятельности адмирала нашли здесь подробное отражение. В кабинете хранятся изготовленные в мастерских института модели кораблей, на которых плавал Степан Осипович, установлен стенд уникальных фотографий, изображающих Макарова, и ряд моментов из истории его плаваний, собраны некоторые из его реликвий, богато представлена литература о Макарове, имеются также почти все его оригинальные работы. Здесь же можно ознакомиться со всеми музыкальными произведениями (нотами, изданными в 1904-1905 годах), посвященными памяти погибшего адмирала. Украшением кабинета является модель памятника Макарову в Кронштадте, пожертвованная институту автором памятника, скульптором Л. В. Шервудом. Постановлением правительства институту предоставлены две стипендии, на которые зачисляются наиболее успевающие студенты. Вдохновляемый к труду примером адмирала Макарова, весь коллектив института чтит его память. Ежегодно даты 9 января (день рождения Макарова) и 13 апреля (день его гибели) отмечаются в институте традиционными заседаниями и вечерами.

Дом в Николаеве, на бывшей Морской улице, где родился Макаров, хорошо сохранился. На фасаде дома укреплена мемориальная доска, а Морская улица переименована в улицу адмирала Макарова.

В наше время заслуги Макарова перед Родиной и наукой оценены вполне. Советский народ свято хранит память об этом замечательном моряке. Многое в его жизни и многосторонней деятельности может и сейчас служить образцом и примером.

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ С. О. МАКАРОВА»

(Все даты приводятся по старому стилю.)

1848, 27 декабря Рождение С. О. Макарова в г. Николаеве, Херсонской губ.

1858, апрель — сентябрь Переезд семьи Макаровых в Николаевск-на-Амуре и поступление С. О Макарова в Николаевске в морское училище.

1861, 17 мая — 27 июня Плавание на клипере «Стрелок» из Николаевска в залив Де-Кастри и пост Дуэ.

1861, 27 июля — 15 октября Плавание на транспорте «Манджур» из Николаевска в Де-Кастри.

1862, 20 мая — 28 сентября Плавание на транспорте «Манджур» из Николаевска в Де-Кастри и пост Дуэ.

1863, 10 мая — 16 июня Плавание на шхуне «Восток» в Де-Кастри и Дуэ.

1863, июль — 1864, май Плавание на клипере «Абрек», а затем на флагманском корвете «Богатырь», в эскадре вице-адмирала А. А. Попова, в Сан-Франциско (США). Начало ведения дневника.

1864, июль — октябрь Возвращение после плавания на судах «Александр II», «Морж» и «Америка» в Николаевск для продолжения учения в Морском училище

1865, 23 апреля Назначение в плавание на пароход «Америка» после окончания Николаевского морского училища.

1865, август — 1866, ноябрь Перевод в Тихоокеанскую эскадру на корвет «Варяг». Плавание в Японском, Китайском, Охотском морях и Тихом океане.

1866, ноябрь — 1867, май Назначение на флагманский корабль «Аскольд» (флаг контр-адмирала Ф. С. Керна), отправлявшийся в Кронштадт по маршруту: Нагасаки — Шанхай — Батавия — мыс Доброй Надежды — Копенгаген — Рига — Кронштадт.

1867, 14 июля Производство в гардемарины.

1867, сентябрь — 1868, июнь Плавание на корвете «Дмитрий Донской» (Кронштадт — Копенгаген — Плимут — Рио-де-Жанейро — Кронштадт).

1868, сентябрь — 1869, май Заграничное плавание на корвете «Дмитрий Донской».

1869, 24 мая Производство в мичманы и назначение вахтенным начальником на броненосную лодку «Русалка».

1870, январь Назначение ревизором на винтовую шхуну «Тунгус».

1869, ноябрь Назначение ревизором на фрегат «Князь Пожарский».

1870, март Опубликование в журнале «Морской сборник» работы Макарова «Броненосная лодка „Русалка“.

1870, ноябрь — 1872, август Переход на шхуне «Тунгус» на Дальний Восток по маршруту: Кронштадт — Копенгаген — Плимут — Порто-Гранде — Рио-де-Жанейро — Магелланов пролив — Гонолулу — Владивосток — Николаевск-на-Амуре.

1871, 1 января Производство в лейтенанты и награждение 200 рублями.

1872, декабрь Назначение в распоряжение вице-адмирала А. А. Попова для изучения вопроса о непотопляемости судов.

1873, 1 января Награждение орденом Станислава 3-й степени.

1873, май — август Плавание на корвете «Гридень» в Балтийском море.

1873, октябрь Командировка в Вену на Всемирную выставку, где экспонировался пластырь системы Макарова.

1874, август — сентябрь Плавание в Балтийском море на фрегате «Адмирал Спиридов».

1875 Опубликование в «Морском сборнике» статьи Макарова «О непотопляемости судов».

1875, май — август Плавание на корвете «Гридень» в Балтийском море.

1875, октябрь Испытание переборок на фрегатах «Адмирал Чичагов» и «Адмирал Спиридов».

1876, 1 января Награждение орденом св. Анны 3-й степени.

1876, сентябрь — октябрь Плавание на броненосце «Петр Великий» в Балтийском море.

1876, октябрь Назначение в Черноморский флот.

1876, декабрь Назначение командиром парохода «Великий князь Константин».

1877, в ночь с 30 апреля на 1 мая Атака четырьмя минными катерами с «Константина» сторожевого турецкого судна на Батумском рейде.

1877, в ночь на 29 мая Минными катерами с парохода «Константин» подорван у Сулина турецкий броненосец «Иджалие».

1877, 6 — 9 июня Поход на «Константине» к анатолийскому берегу и уничтожение четырех неприятельских торговых судов.

1877, 19 — 23 июля Уничтожение пароходом «Константин» в Босфоре и у анатолийского берега 6 турецких торговых судов.

1877, 7 августа Пароход «Константин» оказывает помощь отряду полковника Шелковникова у Гагринского ущелья.

1877, 12 августа У Сухума поврежден турецкий броненосец «Шевкет».

1877, 22 августа Награждение Макарова золотой саблей с надписью «За храбрость» за содействие отряду Шелковникова.

1877, 7 сентября Производство в капитан-лейтенанты и награждение орденом Георгия 4-й степени за успешное нападение на турецкий броненосец «Шевкет».

1877, в ночь на 16 декабря Нападение минных катеров на турецкие броненосцы у Батума и первое применение самодвижущейся мины.

1878, 9 января Произведен в капитаны 2 ранга.

1878, в ночь на 14 января Потопление у Батума турецкого корабля «Интибах».

1878, февраль — 1879, август Командуя пароходом «Константин», Макаров участвует в перевозке русских войск с театра военных действий.

1879, февраль Награждение орденом Станислава 2-й степени за участие в перевозке войск из портов Мраморного моря и Бургаса в Россию.

1879, ноябрь Женитьба на Капитолине Николаевне Якимовской.

1879, декабрь Назначение начальником отряда миноносок 3-го и 4-го флотских экипажей.

1880, май — 1881, май Участие в Ахал-Текинской экспедиции в должности заведующего морской частью при войсках, действовавших в Закаспийском крае.

1881, октябрь Назначение командиром стационера «Тамань» в Константинополе.

1882, 1 января Производство в капитаны 1 ранга.

1883, февраль Назначение флаг-капитаном Практической шхерной эскадры Балтийского флота.

1883, май — август Плавание в Балтийском море на плавучей батарее «Не тронь меня».

1883, сентябрь — ноябрь Командировка на Волгу и в порты Каспийского и Черного морей для сбора материалов к выработке Положения о механиках и машинистах флота.

1884, 14 мая Назначение флаг-капитаном Практической эскадры Балтийского флота.

1884, июнь — август Плавание в Балтийском море в качестве флаг-капитана Практической эскадры на фрегатах «Князь

Пожарский» и «Владимир Мономах».

1884, ноябрь Работа в комиссии по обсуждению вопроса «Об участии флота в обороне государства».

1885, март Выступление в Географическом обществе с докладом о течениях в Босфоре.

1885, март Назначение командиром броненосного фрегата «Князь Пожарский» и плавание на этом корабле в Балтийском море.

1885, 17 сентября Назначение командиром корвета «Витязь».

1885, октябрь Опубликование в «Записках Академии наук» труда Макарова «Об обмене вод Черного и Средиземного морей».

1886, май — 1889, июнь Кругосветное плавание на корвете «Витязь».

1887 Присуждение Академией наук неполной Макарьевской премии за труд «Об обмене вод Черного и Средиземного морей».

1890, 1 января Производство в контр-адмиралы с назначением младшим флагманом Балтийского моря.

1890, ноябрь Выступление на Всероссийском съезде естествоиспытателей и врачей с докладом «О разности уровней морей, омывающих берега Европы».

1890, сентябрь — октябрь Назначение председателем комиссии по испытанию артиллерии на броненосце «Император Александр II».

1891, 8 октября Назначение исполняющим должность главного инспектора морской артиллерии. Опубликование труда «Витязь» и Тихий океан», удостоенного в 1893 году Академией наук полной Макарьевской премии и золотой медали Географического общества.

1892 Предложение приспособления, увеличивающего бронебойную силу снарядов (так называемый «макаровский колпачок»).

1893 Поездка за границу для осмотра заводов, изготовляющих орудия и броню.

1894, февраль Назначение младшим флагманом Практической эскадры Балтийского моря.

1894, июль — октябрь Плавание на эскадренных броненосцах «Наварин» и «Гангут» и на крейсере I ранга «Рюрик».

1894, июнь Опубликование в «Морском сборнике» статьи Макарова «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов».

1894, ноябрь Назначение командующим русской эскадрой в Средиземном море.

1895, январь — май Переход с эскадрой из Средиземного моря в Тихий океан.

1895, май — 1896, январь Соединение с Тихоокеанской

эскадрой вице-адмирала С. П. Тыртова и плавание в водах Тихого океана от Владивостока до берегов Японии.

1895, декабрь Награждение орденом Анны 1-й степени.

1896, январь Назначение и.д. старшего флагмана 1-й флотской дивизии Балтийского моря.

1896, май — сентябрь Командование Практической эскадрой Балтийского моря (флаг на броненосце «Петр Великий»).

1896, август Производство в вице-адмиралы и утверждение в должности старшего флагмана на 1-й флотской дивизии.

1896, декабрь Чтение лекций в Кронштадтском морском собрании на тему: «Рассуждения по вопросам морской тактики».

1897, январь Представление докладной записки управляющему морским министерством П. П. Тыртову с проектом исследований Арктики при помощи ледоколов.

1897, 12 марта Выступление в Академии наук с докладом об исследовании Северного Ледовитого океана при помощи ледоколов.

1897, 30 марта Выступление в Географическом обществе с докладом «К Северному полюсу — напролом».

1897, июнь — сентябрь Посещение устьев рек Оби и Енисея с целью изучения ледовых условий плавания к устьям этих рек.

1897, декабрь Подписание С. О. Макаровым договора на постройку ледокола «Ермак» с фирмой «Армстронг» в Ньюкасле.

1897 Опубликование в «Морском сборнике» работы Макарова «Рассуждения по вопросам морской тактики».

1898, февраль Поездка за границу для изучения ледокольного дела и наблюдения за постройкой «Ермака». Посещение Ганге, Стокгольма, Берлина, Эльбинга, Данцига, Гамбурга, Ньюкасла, Нью-Йорка и озер Мичиган, Гурон и Эри.

1898, май — сентябрь Командование Практической эскадрой Балтийского моря (флагманский корабль — броненосец «Петр Великий»).

1898, 17 октября Спуск на воду ледокола «Ермак» в Ньюкасле.

1898 Опубликование работы «Рассуждения по вопросам непотопляемости судов».

1899, 20 февраля Приемка ледокола «Ермак».

1899, 4 марта Прибытие «Ермака» в Кронштадт.

1899, 1 апреля Избрание Макарова членом-корреспондентом Главной физической обсерватории.

1899, 29 мая Выход «Ермака» в первое полярное плавание из Ньюкасла.

18Э9, 25 октября Назначение командиром 1-й флотской дивизии Балтийского моря.

1899, 6 декабря Назначение главным командиром

Кронштадтского порта, начальником гарнизона и военным губернатором города Кронштадта.

1901, февраль Выход в свет труда Макарова «Ермак» во льдах».

1901, 16 мая Второй поход «Ермака» в полярные широты из Кронштадта.

1901, 13 октября Освобождение Макарова от руководства «Ермаком».

1903, апрель, июль Опубликование работ Макарова «Броненосцы или безбронные суда» и «Без парусов».

1904, 1 февраля Назначение командующим флотом на Тихом океане.

1904, 24 февраля Прибытие в Порт-Артур.

1904, 9 марта Организация перекидной артиллерийской стрельбы через Ляотешан.

1904, 31 марта Гибель адмирала Макарова вместе с броненосцем «Петропавловск».

notes

1

Николаевск-на-Амуре был основан в 1850г. замечательным русским мореплавателем и географом Геннадием Ивановичем Невельским (1813 — 1876) на открытом им в устье Амура мысе Куегда. 1 августа, под ружейный салют, Невельской собственноручно поднял здесь русский флаг. Это было одним из крупнейших событий в истории освоения русскими Дальнего Востока. С годами здесь вырос крупный промышленный и культурный центр. На крутом берегу в память об адмирале Невельском установлен гранитный обелиск.

2

Штурман — в военном флоте специалист командного состава, обязанностью которого является обеспечение безопасного плавания корабля в любых условиях. До 1880г. штурмана, составляя особый корпус флотских штурманов, готовились в специальных училищах. Позже корпус флотских штурманов был упразднен, и знание штурманского дела было вменено в обязанность каждому морскому офицеру, оканчивавшему кадетский корпус.

3

Н. А. Римский-Корсаков. Музыкальная летопись моей музыкальной жизни, Госиздат, М., 1926, изд. 3-е, стр. 61.

4

Казакевич, Петр Васильевич (1814-1887), адмирал, кругосветный путешественник, принадлежал к передовой части офицеров русского флота. Был сподвижником и помощником выдающегося русского моряка и исследователя Г. И. Невельского, с которым он в 1848-1849гг. совершил на транспорте «Байкал» плавание от Кронштадта вокруг мыса Горн до Камчатки.

В 1851-1852 гг. Казакевич произвел опись и промеры рек Ингоды и Шилки. В 1856г. в чине контр-адмирала Казакевич был назначен военным губернатором Приморской области и командиром портов Тихого океана и Сибирской флотилии. В 1871г. Казакевич занял пост главного командира Кронштадтского порта и военного губернатора Кронштадта.

5

Попов, Андрей Александрович (1821-1898), адмирал, кораблестроитель, участник Крымской войны 1853-1856 гг. В период севастопольской обороны Попов состоял адъютантом сначала у Корнилова, а затем у Нахимова.

А. А. Попов является создателем небольших броненосных кораблей круглой формы с сильной артиллерией. Эти корабли при небольших размерах и малой осадке должны были превосходить иностранные броненосцы по вооружению и бронированию, а также обладать достаточной остойчивостью. Таких кораблей предполагалось построить десять, но к 1873-1876гг. было построено только два: «Новгород» и «Вице-адмирал Попов». «Новгород» при ширине 30,8 м, углублении 3,8 м имел водоизмещение 2000т. и был защищен поясной броней толщиною 229 мм. Вооружение его состояло из двух 280-мм нарезных орудий, двух 4-фунтовых и двух 37-мм пушек. Он приводился в движение шестью винтами и развивал скорость до 6 узлов.

Второй корабль — «Вице-адмирал Попов» — имел ширину 36,6 м, углубление 4,1 м, двухслойную броню общей толщиной 356 мм, был вооружен двумя 305-мм орудиями в башнях. Водоизмещение его было равно 3550т., а скорость 7 узлам. Круглые корабли по вооружению и броневой защите значительно превосходили мониторы и башенные фрегаты. Они явились прообразом современных броненосцев береговой обороны.

Тип круглого судна не привился на флоте. По мнению специалистов, корабли имели больше недостатков, чем достоинств. Однако круглые корабли Попова все же сослужили свою службу, положив начало развитию нового класса кораблей — броненосцев береговой обороны.

Имя адмирала Попова в кораблестроении тесно связано с эпохой коренных преобразований в русском флоте в период перехода от парусных кораблей к паровым и броненосным.

В 1869г. по проекту Попова был заложен эскадренный броненосец «Петр Великий», который долгие годы оставался самым совершенным и сильным боевым кораблем в мире. По системе бронирования корабль не имел себе равных. Достаточно сказать, что главный пояс бортовой брони достигал 356мм. толщины в средней части корабля и 203 мм в прочих частях.

Броненосец «Петр Великий» — выдающееся достижение русской кораблестроительной техники. Впервые примененные на нем различные нововведения послужили впоследствии образцом

для иностранных флотов. В 1876г. на «Петре Великом» плавал С. О Макаров, оставивший описание этого плавания, напечатанное в газете «Кронштадтский вестник» от 29 октября 1876г.

«Петр Великий» был спущен на воду в 1872г. Его водоизмещение было равно 10 105т. при длине 100,6 м, ширине 19,3 и углублении 7,5 м. Две машины общей мощностью в 8258 лошадиных сил работали от 12 котлов. Корабль имел два трехлопастных винта и развивал скорость до 14,3 узла.

Артиллерия корабля состояла из четырех 12-дюймовых орудий, четырех 4-фунтовых и десяти орудий более мелкого калибра.

Подъем орудий в башнях на «Петре Великом» впервые в мире производился с помощью гидравлического устройства.

Мореходные качества «Петра Великого» также были весьма высоки.

Вскоре после спуска на воду «Петра Великого» в английской печати имела место попытка приписать идею конструкции броненосца английскому инженеру Э. Риду. Но это было столь грубой фальсификацией, что сам Рид вынужден был выступить в газете «Таймс» с опровержением. «Позвольте мне опровергнуть сообщение, — писал Рид, — будто я составил проект недавно спущенного в Санкт-Петербурге русского броненосца „Петр Великий“. Этот проект — произведение адмирала Попова, человека, одинаково достойного как в военное, так и в мирное время. Было бы большой лестью считать меня создателем проекта этого корабля, однако я не имею никакого желания принимать эту незаслуженную мною честь, и было бы для нас пагубным самообольщением думать, что прогресс во флотах у других держав исходит лишь из Англии».

6

В начале XIX века в парусном военно-морском флоте были следующие основные классы кораблей:

Линейные корабли. Это были самые большие по тому времени деревянные корабли, предназначавшиеся для нанесения сильных артиллерийских ударов по кораблям противника и одновременно могущие оказать им сопротивление. Пушки на палубах линейных кораблей располагались в линию, откуда и название — линейный корабль.

Линейные корабли строились водоизмещением от 1000 до 4300т. и имели две или три палубы (двухдечные или трехдечные корабли), на которых ставились орудия. Обычно линейный корабль был вооружен 72-120 пушками (в зависимости от тоннажа и числа палуб). Артиллерия крупного калибра (42— и 32-фунтовые пушки) устанавливалась на нижней палубе (до 30 пушек на всю палубу); на средней палубе — до 30 орудий (24— или 18-фунтовых); на верхней палубе — обычно 12-18 пушек (9— или 6-фунтовых) на оба борта. Кроме того, на верхней палубе (в носовой части и на корме) ставилось 15-20 пушек среднего и мелкого калибра, предназначавшихся для преследования убегающего противника и для защиты в случае отступления. Экипаж линейного корабля состоял из 750 — 800 человек. При хорошем попутном ветре корабль мог развивать скорость до 13 узлов.

Подводная часть линейного корабля для предохранения от действия соленой морской воды и от обрастания ракушками обшивалась медными листами.

Фрегаты. Этот класс кораблей парусного флота отличался от линейных меньшим водоизмещением и большей скоростью хода. Фрегаты обычно имели водоизмещение от 700 до 1200т. и только две палубы, на которых по тому же принципу, как и на линейных кораблях, размещалось от 35 до 60 пушек. Фрегаты считались самыми быстроходными кораблями парусного флота и могли развивать скорость до 15 узлов. Экипаж фрегата — от 300 до 500 человек.

Корветы. Деревянные однодечные корабли с меньшим по сравнению с фрегатом водоизмещением (от 75 до 250 т), с парусным вооружением. На третьей бизань-мачте прямые паруса иногда отсутствовали. На корветах ставилось от 20 до 30 пушек. Экипаж — от 100 до 200 человек. Скорость — близкая к скорости фрегата.

Бриги. Небольшие однопалубные суда водоизмещением не

свыше 100 т. Вооружение 14-20 пушек среднего и мелкого калибра. Экипаж 100-150 человек. Скорость хода 9-12 узлов.

Шлюпы и куттера. Низкобортные и мелкосидящие небольшие парусные суда, имевшие на носу и на корме пушки небольшого калибра. Предназначались для борьбы с корсарами в прибрежных водах. Шлюпы и куттера использовались и для транспортных целей.

7

В эскадре С. С. Лесовского на клипере «Алмаз» находился гардемарин Н. А. Римский-Корсаков.

8

В 1732г. русские мореходы И. Федоров и М. Гвоздев впервые подошли с востока к берегам Аляски, открыв неизвестные европейцам земли. В 1741г. русские мореплаватели В. И. Беринг и А. И. Чириков на кораблях «Петр» и «Павел», выйдя с Камчатки, достигли в разных пунктах американского материка и дали первое описание берегов Аляски. После них на побережье Северной Америки побывали многие русские исследователи, обогатившие науку новыми открытиями. Наконец, в 1784г. известный исследователь Сибири Г. И. Шелихов, основав на острове Кадьяк русскую колонию, положил начало планомерному изучению и освоению русскими этого края.

Ситха (с 1799г. город Ново-Архангельск на острове Баранова под 57 *о* северной широты и 135 *о* 18' западной долготы) являлась центром русских владений в Америке и главной резиденцией Российско-американской компании. Русские владения в Америке простирались в северо-западной части Северной Америки от 55 *о* с. ш. до Берингова пролива и далее. В них входили также острова Алеутские, Прибылова, Чичагова и др. В 1867г. все эти земли были проданы царским правительством за ничтожную сумму (11 миллионов рублей) Соединенным Штатам Америки. Через несколько лет здесь были открыты богатейшие золотые россыпи.

9

Во время плавания на «Америке» Макаров, выполняя задание адмирала Казакевича, начал переводить с английского языка лоцию Охотского моря объемом в 49 печатных листов. На «Америке» он перевел 20 листов, остальные закончил на берегу.

10

Салинг — рама, состоящая из продольных и поперечных брусьев. Надевается на верхнюю часть мачты и служит для отвода снастей.

11

Марс — деревянная площадка наверху мачты для наблюдения.

12

Точная модель корабля «Аскольд», а также модели других кораблей, на которых плавал Макаров, хранятся в Центральном Военно-Морском Музее в Ленинграде. Модели «Витязя», «Ермака» и «Петропавловска» имеются также в Николаевском кораблестроительном институте имени С. О. Макарова (г. Николаев).

13

Маршруты фрегата «Дмитрий Донской»: в 1867 г. — Кронштадт, Нибург, Плимут, острова Зеленого Мыса, Рио-де-Жанейро, Саймонстоун (мыс Доброй Надежды), Плимут, Киль, Кронштадт; в 1868-1869 гг. — Кронштадт, Киль, Шербур, Лиссабон, Мадейра, острова Зеленого Мыса, Бахия, Рио-де-Жанейро, Плимут, Киль, Кронштадт.

«Кронштадтский вестник», 1913г., Э 74.

15

Двадцать лет спустя, в 1894г., во время осеннего шторма, «Русалка» со всем экипажем погибла в Финском заливе, совершая короткий (четырехчасовый) переход из Ревеля в Гельсингфорс. Обстоятельства гибели неизвестны. Перед выходом в море командир «Русалки» указывал на неисправность котлов и на то, что в связи с этим выход корабля в шторм является крайне рискованным. На этом основании было высказано предположение, что «Русалка» погибла в результате взрыва котлов. Неизвестным осталось и место гибели корабля. В городе Таллине (б. Ревель), на берегу моря, в память погибших на «Русалке» моряков был сооружен памятник, который стоит и поныне. В 1932 г. водолазами ЭПРОНа был обнаружен недалеко от Гельсингфорса занесенный илом корабль, по виду напоминающий «Русалку». Однако точно установить, что это за корабль, не удалось.

16

Непотопляемость — способность корабля оставаться на плаву и не опрокидываться, а также сохранять свои мореходные и боевые качества в случае, если один или несколько отсеков окажутся заполненными водой вследствие пробоин.

17

С Анной Михайловной Поливановой С. О. Макаров познакомился летом 1867г. в имении бывшего своего преподавателя Б. А. Бровцына, предложившего Макарову после производства в гардемарины провести свой отпуск у него в имении в Новгородской губернии. Поливанова была подругой дочери Бровцына. Встречался ли Макаров с Поливановой в более поздние годы, неизвестно, но дружеская переписка его с Поливановой продолжалась несколько лет. Между прочим, Поливанова помогала Макарову готовить к печати его первую работу о броненосной лодке «Русалка».

18

Лазарев, Михаил Петрович (1788-1851), адмирал, знаменитый мореплаватель, один из замечательных деятелей русского флота. С именем М. П. Лазарева, принимавшего в 1819-1821 гг. участие в кругосветной экспедиции под руководством другого замечательного русского мореплавателя Ф. Ф. Беллинсгаузена, связано открытие шестого материка — Антарктиды (8 февраля 1820 г).

19

А. Витмер. Что видел, слышал, кого знал. «Морской сборник», 1914г., Э 5, стр. 45.

20

Н. А. Римский-Корсаков. Летопись моей музыкальной жизни, Госиздат, М., 1926, изд. 3-е, стр. 57.

21

К. М. Станюкович. Полное собрание сочинений, т. IV, СПБ, 1907, стр. 9 (рассказ «Грозный адмирал»).

22

А. Н. Крылов. Мои воспоминания, изд. Академии наук СССР, М., 1945, стр. 455.

23

К. М. Станюкович. Морские рассказы, книга VII, Военно-Морское издательство, М., 1944, стр. 444 (рассказ «Взрыв „Пластуна“).

24

«С. О. Макаров». Сборник документов, т. I, Военно-Морское издательство, М., 1953, стр. 34.

25

Должность ревизора на кораблях русского флота была выборной и исполнялась как общественная обязанность всеми офицерами за исключением командира корабля и старшего офицера. На обязанности ревизора лежало обеспечение корабля продовольствием, углем, водой и проч.

26

Письмо С. О Макарова к А. А. Попову от 24 октября 1875г. из Кронштадта напечатано в сборнике документов «С. О. Макаров», т. 1, Военно-Морское издательство, М., 1953, стр. 102-107.

27

Корнилов, Владимир Алексеевич (1806-1854), вице-адмирал, замечательный русский моряк, ученик адмирала М. П. Лазарева, один из организаторов и руководителей героической обороны Севастополя во время Крымской войны 1853-1856гг.

28

Истомин, Владимир Иванович (1807-1855), известный моряк, контр-адмирал, участвовал в сражении при Наварине, в Синопском бою командовал кораблем «Париж». Участник обороны Севастополя во время Крымской войны 1853-1856 гг. Убит на Камчатском редуте в Севастополе 7 марта 1855г.

29

Врангель, Фердинанд Петрович (1796-1870), адмирал, известный русский мореплаватель и полярный исследователь, автор классического сочинения «Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, совершенное в 1820-21гг.», изданного в 1841г. и переизданного издательством Главсевморпути в 1948г.

Сын адмирала Ф. П. Врангеля, Фердинанд Фердинандович Врангель был близким другом и биографом С. О. Макарова. Написал двухтомную биографию Макарова, изданную Главным морским штабом в 1911-1913гг. Известен своими гидрологическими исследованиями Черного моря. Состоял профессором Морской академии по кафедре гидрологии и метеорологии.

30

Шиллинг, Павел Львович (1786-1837), член-корреспондент Академии наук, талантливый русский ученый, изобретатель электромагнитного телеграфа. Шиллингу принадлежит также идея применения гальванического тока для подрыва мин. Помимо работ в области электротехники, Шиллинг был известен как крупный знаток китайского языка и участвовал во многих экспедициях в Монголию и Китай.

31

Якоби, Борис Семенович (1801-1874), замечательный русский физик, академик. Среди его многочисленных изобретений наиболее важным является изобретение им первого в мире электродвигателя. Продолжая работы П. Л. Шиллинга в области телеграфа и минного дела, Якоби создал якорную мину. Совместно со своим другом академиком Э. Х. Ленцем Якоби много и плодотворно работал над изучением электромагнитных явлений. В 1838г. Якоби обессмертил свое имя изобретением гальванопластики.

32

Александровский, Иван Федорович, создатель самоходной торпеды и автор проекта подводной лодки большого водоизмещения. Подводная лодка Александровского, спущенная на воду 8 июня 1866г., имела в длину 34 м. при ширине в 4 и высоте в 3,5м. Лодка блестяще выдержала испытания, но во время одного из погружений затонула. Хотя ее и подняли со дна, испытания не были возобновлены и лодку сдали на слом.

Почти такой же была судьба и другого изобретения Александровского — самоходной торпеды. Торпеда была построена и испытана еще в 1857 г., но чиновники морского ведомства, преклонявшиеся перед иностранным, пренебрежительно отнеслись к отечественному изобретению и закупали для русского флота дорогостоящие мины Уайтхеда.

33

Аркас, Николай Андреевич, адмирал прогрессивного направления, в период русско-турецкой войны 1877-1878 гг. занимал пост главного командира Черноморского флота и портов Черного моря. Аркас одобрительно отнесся к проекту Макарова, в котором последний развивал идею активных действий против турецкого флота с помощью минных катеров, и способствовал назначению Макарова командиром парохода «Великий князь Константин». Во время военных действий Аркас неизменно поддерживал смелую инициативу Макарова.

Первоначально все мины на «Константине» были заряжены порохом. Впоследствии Макаров применил пироксилин. Каждый минный заряд весил три с половиной пуда.

35

Бензель — оплетка из тонкой веревки, соединяющая два троса, идущих рядом.

36

Сулинский рукав — средний из трех главных рукавов в дельте Дуная.

37

Верп — небольшой якорь, который завозят на шлюпке для стаскивания судна с мели, для перемены места судна на рейде и пр.

38

Кабестан — вертикальный ворот, на который наматывается якорный трос.

39

В. Чубинский. Об участии моряков в войне с Турцией 1877-1878гг., СПБ, 1889, стр. 166-167.

40

Феска — головной убор в форме усеченного конуса, обычно красного цвета, широко распространенный в Турции и в странах с арабским населением.

41

В. Чубинский. Об участии моряков в войне с Турцией 1877—1878гг., СПБ, 1899, стр. 177.

42

Авизо — военное посыльное судно.

43

Бывший французский пакетбот (почтово-пассажирское судно) «Шелиф».

44

Письмо С. О. Макарова Н. Аркасу из Севастополя от 31 января 1878 г. о возможности использования торпед в случае войны с Англией (см. сборник документов «С. О Макаров», т. 1, Военно-Морское издательство, М., 1953, стр. 235-236).

45

«С. О. Макаров». Сборник документов, т. I, Военно-Морское издательство, М., 1953, стр. 249.

«С. О. Макаров». Сборник документов, т. I, Военно-Морское издательство, М., 1953, стр. 250.

47

Скобелев, Михаил Дмитриевич (1843-1882), известный русский генерал. Во время русско-турецкой войны 1877-1878гг. участвовал в осаде Плевны и умело организовал переход русских войск через Балканы. До и после войны руководил завоевательными операциями в Средней Азии, проявляя большую жестокость в отношении покоряемого населения.

Впоследствии начальный пункт Закаспийской железной дороги перенесли в Узун-Ада, и лишь в 1896г. была построена полностью трасса Красноводск — Кизыл-Арват.

49

Стационер — иностранный военный корабль, находящийся в порту колонии или зависимой страны.

50

Флюктометр Макарова представляет собою вертушку с приемной частью в виде двухлопастного пропеллера, вращающегося под напором струи течения подобно тому, как вращаются от ветра крылья ветряной мельницы. Так как число оборотов вертушки зависит от скорости течения, то по отсчету оборотов в единицу времени, определяемому акустическим способом, можно определить и скорость течения.

Подробное описание устройства флюктометра приводится в труде С. О. Макарова «Об обмене вод Черного и Средиземного морей», а также у Ф. Ф. Врангеля в его «Отрывке из биографии С. О. Макарова» («Морской сборник», 1911 г., Э 5).

51

Записка на имя министра И. А. Шестакова с кратким описанием предложенных С. О. Макаровым изобретений помещена в сборнике документов «С. О. Макаров», т. I, Военно-Морское издательство, М., 1953, стр. 399-409.

До этого назначения, с весны 1884 г., Макаров плавал на том же корабле в должности флаг-капитана адмирала Чихачева — командующего практической эскадрой Балтийского моря. Временно ему приходилось замещать Чихачева.

53

Лоция — книга, содержащая описание условий плавания в каком-нибудь море или водном бассейне. В лоции содержится характеристика рельефа дна, очертаний берегов, гидрологические и метеорологические сведения и т. п.

54

Коцебу, Отто Евстафьевич (1787-1846), известный русский мореплаватель и исследователь. Коцебу совершил три кругосветных плавания, давших богатейший научный материал. Наиболее замечательным плаванием, осуществленным под его руководством, является плавание на бриге «Рюрик» в 1815-1818 гг. Главной целью плавания было отыскание северо-восточного морского прохода, т. е. пути из Тихого океана в Атлантический вдоль северных берегов Америки.

В 1823 г. Коцебу отправился в новое кругосветное плавание на шлюпе «Предприятие», продолжавшееся также три года (1823-1826гг.). В этом походе принял участие и знаменитый русский физик Э. Х. Ленц, впоследствии академик, сделавший классические океанографические наблюдения.

Коцебу был учеником И. Ф. Крузенштерна и участвовал в первом кругосветном плавании русских моряков (1803-1806) О. Е Коцебу — родной брат замечательного русского художника-баталиста А. Е. Коцебу.

55

Макаров имел в виду крейсер «Рюрик», строившийся в Петербурге и предназначенный для океанских плаваний. Водоизмещение этого корабля было 10 500 тонн.

С. О. Макаров, «Витязь» и Тихий океан», СПБ, 1894, т. 1, стр. 337.

57

Ленц, Эмилий Христианович (1804-1865), знаменитый русский физик, академик, профессор, а впоследствии ректор Петербургского университета. Участвовал в кругосветном плавании О. Е. Коцебу на шлюпе «Предприятие». Результаты своих наблюдений, главным образом по океанографии, Ленц опубликовал в «Мемуарах Академии наук» за 1831г. Ленц известен своими замечательными работами по электромагнетизму и изучению теплового действия электрического тока.

58

В 1872-1876гг. англичане Нерс и Томсон на корабле «Челленджер» осуществили океанографическую экспедицию, во многом изменившую существовавшие воззрения на природу моря.

59

Крузенштерн, Иван Федорович (1770-1846), адмирал, выдающийся русский мореплаватель. В 1803-1806 гг. в качестве начальника экспедиции и командира шлюпа «Надежда» (вместе с Ю. Ф. Лисянским, командовавшим шлюпом «Нева.») И. Ф. Крузенштерн первым из русских моряков совершил кругосветное плавание, во время которого сделал много открытий и важных наблюдений. Крузенштерну принадлежит также разработка плана второго кругосветного плавания, осуществленного его учеником О. Е. Коцебу на корабле «Рюрик» в 1815-1818гг.

Лисянский, Юрий Федорович (1773-1837), адмирал, выдающийся русский мореплаватель. Командуя шлюпом «Нева», совершил вместе с И. Ф. Крузенштерном первое кругосветное плавание русских моряков. Полное описание этого плавания Лисянский оставил в труде «Путешествие вокруг света в 1803, 1804, 1805 и 1806гг.» (СПБ, 1812).

61

Сарычев, Гавриил Андреевич (1763-1831), адмирал, выдающийся русский моряк и гидрограф, автор многих ценных работ по гидрографии. Наибольшую известность приобрело его сочинение «Путешествие флота капитана Сарычева по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану с 1785 по 1793г.», изданное в Петербурге в 1802 г.

62

Головнин, Василий Михайлович (1776-1831), адмирал, замечательный русский моряк, дважды совершивший кругосветное путешествие. В 1807г. Головнин отправился на шлюпе «Диана» в северную часть Тихого океана с целью географических открытий. На пути в Тихий океан шлюп «Диана» был задержан англичанами в бухте Саймонс, у мыса Доброй Надежды, так как в это время Англия объявила войну России. Через полтора года Головнину удалось бежать из английского плена. Воспользовавшись штормовой погодой, Головнин ночью вывел «Диану» и благополучно прибыл на Дальний Восток. В 1811г., во время описи Курильских и Шантарских островов, Головнин вместе со своими спутниками был вероломно захвачен у острова Кунашир японцами и находился у них в плену свыше двух лет. В 1817-1819 гг. Головнин совершил еще одно кругосветное плавание на шлюпе «Камчатка», во время которого произвел опись берегов Северной Америки.

63

Беллинсгаузен, Фаддей Фаддеевич (1779-1852), адмирал, знаменитый русский мореплаватель и морской деятель. Участвовал в первом кругосветном плавании русских (1803-1806). В 1819 г. вместе с лейтенантом М. П. Лазаревым, командовавшим шлюпом «Мирный», отправился в качестве начальника экспедиции и командира шлюпа «Восток» в южные полярные широты. Это замечательное, в своем роде беспримерное, плавание русских моряков увенчалось крупнейшим географическим достижением — открытием антарктического материка. Беллинсгаузену принадлежит очень ценное сочинение «Двухкратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 1820 и 1821 годов, совершенные на шлюпах „Востоке“ и „Мирном“, СПБ, 1831 (второе издание осуществлено Государственным издательством географической литературы в 1949г.).

Литке, Федор Петрович (1797-1882), адмирал, известный русский мореплаватель и путешественник. Исследовал берега Новой Земли, Белое море, Берингово море и близлежащие районы. По его инициативе было учреждено Русское географическое общество, и он был первым его вице-президентом. Главные его труды: «Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан в 1821-1824 годах», «Путешествие вокруг света на военном шлюпе „Сенявин“ в 1826-29 годах».

Эти измерения были положены С. О. Макаровым в основу его работы «О скорости течения реки Невы на различных глубинах под Литейным мостом».

66

Эжектор — пароструйный насос на судах для откачивания воды.

Академик А. Н. Крылов, Мои воспоминания, Изд. Академии наук, М., 1945. Статья «П. А. Титов», стр. 83.

У Макаровых было трое детей: дочь Ольга, родившаяся в 1882г., умерла в шестилетнем возрасте, когда Степан Осипович находился в плавании на корвете «Витязь», дочь Александра (впоследствии Голубева), родившаяся в 1886г., и сын Вадим, родившийся в 1892г. и воспитывавшийся в Морском корпусе. По окончании корпуса Вадим Макаров плавал на крейсере 1 ранга, названном в честь его отца «Адмирал Макаров».

69

«С. О. Макаров». Сборник документов, т. I, Военно-Морское издательство, М., 1953, стр. 436.

Там же, стр. 443.

71

Там же, стр. 485-486.

72

Маркизские острова — архипелаг вулканического происхождения, расположенный в юго-восточной части Океании, к северу от островов Туамоту, между 7 *о* 55' — 10 *о* 30' ю. ш. и 138 *о* 40' — 140 *о* 46' з. д. Открыты португальцем Менданья в 1595г., принадлежат Франции. Наибольший из островов архипелага — Нукагива, площадью в 482 кв. км, с удобной стоянкой в порту Чичагова обычно посещался русскими военными кораблями, совершавшими кругосветные плавания.

ЦГАВМФ, ф. Макарова, д. 69, кн. 3, лл. 697-746.

То есть фотографию.

75

Сайгон — главный город французской колонии Кохинхины (в Индо-Китае).

Ныне Советская гавань.

77

В 1948 г. по заданию Приморского краеведческого музея водолазы извлекли с «Паллады» значительное количество предметов, представляющих большую музейную ценность, в том числе различные деревянные и металлические предметы и детали, куски медной обшивки, орудийные станки и пр.

ЦГАВМФ, ф. Макарова, д. 69, кн. 3, лл. 803-807.

79

Ареометр — прибор для определения удельного веса жидкости или процентного содержания в ней растворенного вещества.

80

Корсаковский пост (ныне город Корсаков) расположен в южной части острова Сахалина, в заливе Анива. Основан русскими в 1876г.

81

Отклоняющее влияние вращения земного шара на течение рек было подмечено еще знаменитым русским ученым академиком Карлом Бэром (1792-1876). Его именем назван закон размыва правых берегов рек.

А. Д. Добровольский. Адмирал С. О. Макаров путешественник и океанограф, Государственное Издательство географической литературы, М., 1948, стр. 96.

83

Батометр — прибор, при помощи которого берется вода с разных глубин моря с целью определения ее химического состава и температуры.

В состав комиссии, рассматривавшей труд Макарова на предмет присуждения ему премии, входили следующие ученые: академик П. Л. Чебышев, Е. И. Шренк, А. Ф. Бычков, А. Н. Веселовский, В. Г. Васильевский, К. Н. Бестужев-Рюмин, А. А. Куник, А. П. Карпинский и Н. Ф. Дубровин.

Труд Макарова «Витязь» и Тихий океан» был удостоен Академией наук полной Макарьевской премии. Происхождение этой премии таково: митрополит московский Макарий Булгаков (1816-1882) завещал Академии наук 120 тысяч рублей для премирования лучших ученых трудов. Премии, получившие название Макарьевских, распределялись ежегодно на сумму 5000 рублей.

В 1950г. труд С. О. Макарова «Витязь» и Тихий океан» вместе с другими его океанографическими работами был переиздан Географгизом. Переиздание в наши дни специального труда свидетельствует о большом его значении. Редакторы издания — Н. Н. Зубов и А Д. Добровольский — замечают в предисловии: «Книги замечательного русского ученого-океанографа адмирала С. О. Макарова составляют целую эпоху в науке. В самых современных книгах по океанографии приводятся данные, полученные Макаровым. Это показывает, что живой интерес к работам Макарова сохраняется до сих пор… Главная ценность книги — бесконечное количество мыслей и догадок Макарова, его рассуждений и предложений, которые помогут современному советскому ученому развивать свои исследования. Современные мореведы глубоко уважают труды Макарова, и его работы находят достойное продолжение в трудах советских ученых».

86

Тилло, Александр Андреевич (1839-1899), генерал, известный русский путешественник и геодезист. Тилло установил новый научный взгляд на рельеф России. Он известен также работами по метеорологии и земному магнетизму.

87

Записки общества изучения Амурского края, том V, вып. 1, Владивосток, 1896. Сообщение контр-адмирала С. О. Макарова: «Возможно ли искусственным путем воспрепятствовать замерзанию бухты Золотой Рог?».

88

С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики, Военно-Морское издательство, М., 1943, стр. 85.

89

Там же, стр. 428.

Макаров преувеличивал значение тарана, этого уже в то время отживавшего средства боевого нападения.

91

С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики, Военно-Морское издательство, М., 1943, стр. 137.

Там же, стр. 135.

93

Там же, стр. 192.

Там же, стр. 328.

Там же, стр. 198.

Там же, стр. 199.

Одновременно Макаров исполнял обязанности младшего флагмана Практической эскадры Балтийского моря.

О качестве брони Гарвея Макаров отзывался так: «В 1893 г. Гарвей в Америке изобрел закаленную броню, и первые опыты с нею дали поразительные результаты. При прикосновении снарядов к этой броне они разлетались в мелкие куски. Очевидцы выражались, что снаряд обращался в пыль» (С. О. Макаров, Рассуждения по вопросам морской тактики, Военно-Морское издательство, М., 1943, стр. 392). В то время еще не знали, что бесспорный приоритет в области прокатки броневых плит для военных кораблей принадлежит талантливому русскому металлургу Василию Степановичу Пятову.

Еще в 1859 г. В С. Пятов предложил морскому министерству новый способ изготовления броневых плит высокой прочности для броненосных кораблей. Однако министерство отклонило предложение Пятова, но оно вскоре стало известно англичанам. Не прошло и двух лет, как в Англии по методу Пятова стали изготовлять для флота броневые плиты, присвоив методу название «английского». Попытки Пятова доказать свой приоритет в области прокатки броневых плит не увенчались успехом, и имя изобретателя вскоре было позабыто.

Возможно, что случай с броневой плитой на полигоне и не явился решающим в сделанном Макаровым изобретении, но совершенно несомненно, что он облегчил его, наведя на мысль о конструировании бронебойного колпачка.

100

С. О. Макаров, Рассуждения по вопросам морской тактики, Военно-Морское издательство, М., 1943, стр. 215.

101

В прежних башенных установках (не уцентрированных), имевших большой эксцентриситет, поворот башен при наводке орудий вызывал значительный (крайне нежелательный) крен корабля. В уцентрированных, уравновешенных установках, поворот башни можно производить с определенной скоростью даже при крене до 8 *о* . Такие установки были и на броненосце «Петропавловск».

102

Большие, или Великие озера — пять огромных озер в Северной Америке (Верхнее, Гурон, Мичиган, Эри, Онтарио). Одно из них — Верхнее озеро — самое крупное пресноводное озеро на земном шаре. Длина его достигает 600 км, наибольшая ширина 290 км, глубина 296 м. Близки к нему по размерам Мичиган и Гурон.

Зимою сообщение на озерах поддерживается с помощью ледоколов. Работой этих ледоколов и заинтересовался Макаров, предприняв специальную поездку по озерам.

103

Английский броненосец «Виктория» был протаранен в тихую погоду броненосцем «Компедаун» во время перестроения эскадры. При катастрофе погибло, кроме командующего эскадрой адмирала Трайона, 22 офицера и 337 человек команды, что составило 55 процентов всего экипажа. «Обстоятельства, сопровождавшие эту катастрофу, — писал Макаров в своей книге „Рассуждения по вопросам морской тактики“, — полны трагизма и беспримерны, ибо броненосец „Виктория“, перед погружением на дно, неожиданно для всех перевернулся и увлек вместе с собой адмирала и большую часть экипажа. Случай этот следует приписать общим причинам, а не частным, и разбор его представляет необычайный интерес, заставляя нас, моряков, вникнуть в общий вопрос — насколько боевые корабли приспособлены к бою и его случайностям?» В своих научных работах Макаров неоднократно возвращался к случаю с броненосцем «Виктория».

После смерти Макарова спасательные понтоны стали применять в военных и торговых флотах всего мира.

105

Деревянные брусья для спасения экипажа не привились. Зато широкое применение нашли «привальные брусья» — для смягчения ударов корабля бортом при швартовке и на стоянке у причалов.

106

Впервые маскировочная окраска кораблей была осуществлена в русском Балтийском флоте в 1854 г. К концу XIX в. этот ценный опыт был забыт.

107

Приказ Э 3 от 29 февраля 1904 г. См. С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики. Военно-Морское издательство, М. — Л, 1943, стр. 480.

108

Дуглас Говард. Морская война при помощи пара. СПБ, 1862, стр. 92-93. См. также «Русское военно-морское искусство». Сборник статей, Военно-Морское издательство, М., 1951, стр. 217-218

109

Отдельной книгой на русском языке труд Макарова вышел лишь после его смерти.

110

Макаров проектировал корабль водоизмещением в 3000 т, который смог бы пройти путь от Кронштадта до Владивостока, не пополняя нигде запасов угля.

111

С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики. Военно-Морское издательство, М., 1943 стр. 127.

112

Там же, стр. 130.

113

Там же, стр. 123.

114

Там же, стр. 330.

115

Там же, стр. 291.

«С. О. Макаров». Сборник документов, т. I, Военно-Морское издательство, М., 1953, стр. 254-255.

117

Минные катера для атак турецкого флота Макаров предложил вооружить так называемой миной-крылаткой, то есть буксируемой миной цилиндрической формы, прикрепленной к движущемуся катеру тросом. Чтобы держаться на плаву, мина имела особые приспособления в виде плавников или крыльев, откуда и получила свое название «крылатки». Нападать с такими минами на вражеский корабль было делом крайне трудным и рискованным. По предложению Макарова мины начинялись пироксилином, а не порохом, как делалось ранее.

Стрельба торпедами производилась с тех же катеров, с которых Макаров организовывал атаки на неприятельские корабли при помощи изобретенной им мины-крылатки.

118

Ф. Ф. Врангель, Вице-адмирал С. О Макаров, СПБ, ч. 1, 1911, стр. 94.

119

ЦГАВМФ, ф. 421, д. 2, л. 9.

120

С. О. Макаров. Вопросы морской тактики, стр. 202.

121

С. О. Макаров, Собрание сочинений, т. I, Пегроград, 1916, стр. 427.

122

См. «Морской сборник», 1938 г., Э 12, стр. 58.

123

С. О. Макаров. Рассуждения по вопросам морской тактики. Военно-Морское издательство, М., 1943, стр. 407.

124

С. О. Макаров, Рассуждения по вопросам морской тактики, Военно-Морское издательство, М., 1943, стр. 376-377.

Имена Дежнева, Беринга, Чирикова, Малыгина, братьев Лаптевых, Прончищева, Челюскина, а также первых исследователей Новой Земли Пахтусова, Цивольки и Розмыслова всегда привлекали внимание Макарова, относившегося к замечательной деятельности этих людей с глубоким уважением.

126

Ф. Ф. Врангель, Отрывки из биографии Степана Осиповича Макарова, «Морской сборник», 1913, Э 2, стр. 11-12.

127

Гаммерфест — город в провинции Финмаркен (Норвегия), самый северный город на земном шаре, расположен под 70 *о* 39' с. ш. в глубине бухты, на скалистом острове Квале. Здесь Макаров встретился с норвежским капитаном Отто Свердрупом.

128

Ньюкасл — один из крупнейших торговых городов и портов Англии, расположен на восточном берегу р. Тайн. Здесь находились многочисленные доки и судостроительные верфи; среди последних — известный завод Армстронга, на котором строился ледокол «Ермак».

Как создатель «Ермака», корабля совершенно оригинальной конструкции, Макаров внес много нового и оригинального в технику кораблестроительного искусства. В своих новаторских устремлениях Макаров не был одинок. К числу его единомышленников и последователей относятся замечательный русский ученый и кораблестроитель А. Н. Крылов, профессор Морской академии И. Г. Бубнов, один из образованнейших корабельных инженеров русского флота Н. Е. Кутейников, самоучка-кораблестроитель П. А. Титов, кораблестроитель Э. Е. Гуляев и много других талантливых русских инженеров.

130

Шпангоуты — поперечные связи в наборе судна, расположенные по днищу и бортам; остов или каркас судна. К шпангоутам крепится наружная обшивка судна.

131

Васильев, Михаил Петрович (1857-1904), участник многих плаваний Макарова, бывший командир ледокола «Ермак». В 1904 г. Васильев отправился на Дальний Восток вместе с Макаровым в качестве его флаг-офицера. Произведенный в марте 1904 г. в капитаны 1 ранга, Васильев был назначен командиром эскадренного броненосца «Цесаревич». Погиб вместе с Макаровым на «Петропавловске», не успев вступить в новую должность.

132

Крен — наклон корабля на борт. Дифферент — разность осадки носа и кормы корабля. Если углубление носа и кормы одинаково, то говорят: корабль стоит на ровном киле; если углубление кормы (носа) больше, чем носа (кормы), то говорят: корабль имеет дифферент на корму (на нос).

133

Узел — морская мера длины, служащая для определения скорости корабля, численно равна 1 морской миле в час (1,852 км). Следовательно, скорость 20 узлов соответствует скорости 20 миль в час, или 37,04 км. ч.

Основные данные «Ермака», по сложности своего устройства не уступающего броненосцу, таковы: водоизмещение 6000 тонн (при 1800 тоннах угля), длина 105 метров, наибольшая ширина 22 метра, высота от киля до палубы 9 метров, осадка 6,5 метра, ход 15,9 узла. Число индикаторных сил — 11247.

135

Эта камера устроена так, что движение воды к ней задерживается узкой горловиной, соединяющей две бортовые цистерны. При качке вода из одной цистерны устремляется в другую, но не успевает проскочить через горловину и тем самым уравновешивает размахи корабля. Макаров впервые предложил устройство подобных бортовых цистерн для успокоения качки. Немец Фрам, взявший в 1912 г. патент на такую же систему, повторил изобретение Макарова.

136

Тромсе — город в северных норвежских фиордах, расположенный на небольшом острове того же названия, вблизи 70 *о* с. ш. Прекрасно защищен от бурь и ветров высокими горами, имеет хорошую гавань. Море здесь не замерзает благодаря влиянию теплых вод Гольфстрима. Из Тромсе Макаров предпринимал на «Ермаке» все свои походы в Арктику.

137

Толль, Эдуард Васильевич (1858 — 1902), известный русский полярный путешественник и геолог. Совершил ряд путешествий на Новосибирские острова и в область реки Яны, откуда вывез богатейшие коллекции и где произвел ценные наблюдения по географии и геологии, во многом выяснив природу Ледникового периода. Вместе с Макаровым принимал участие в первом пробном плавании в Арктику на «Ермаке». Проникшись убеждением, что севернее Новосибирских островов расположена никем еще не открытая Земля Санникова, Толль в 1900г. добился посылки в район этой неведомой земли экспедиции и стал во главе ее. Во время экспедиции Толль с астрономом Зебергом и двумя другими спутниками покинул судно, чтобы пешком достичь Земли Санникова; все они бесследно исчезли. Когда было решено послать на поиски исчезнувших путешественников экспедицию, Макаров предложил отправить для этой цели ледокол «Ермак».

138

Чернышев, Феодосий Николаевич (1856 — 1914), выдающийся русский геолог и палеонтолог, известный своими исследованиями на Урале и на севере России.

В 1895г. Чернышев возглавлял экспедицию на Новую Землю. В 1899 — 1902гг. был начальником экспедиции по русско-шведскому градусному измерению на Шпицбергене. В этой экспедиции русскими была построена и оборудована в Тронзунде магнитно-метеорологическая обсерватория, работавшая в течение зимы 1899/1900г.

139

ЦГАВМФ, ф. Макарова, д. 1-2, лл. 87-91.

Макаров впервые в научных целях использовал только что появившийся тогда съемочный киноаппарат. При помощи этого аппарата он получил точную регистрацию движения ледокола при прохождении через торос. Заснятый во время экспедиции киноматериал Макаров передал А. Н. Крылову для изучения степени сопротивления торосов пробивающемуся через них ледоколу.

141

Фут = 31 сантиметру.

142

Бирилев, Алексей Алексеевич (род. 1844), адмирал, типичный представитель консервативной части высшего офицерства. По окончании русско-японской войны 1904 — 1905 гг. был морским министром и выступил с рядом реформ, которые якобы должны были привести к возрождению русского флота. Предложенные Бирилевым преобразования не были приняты, и вскоре он был уволен в отставку.

143

ЦГАВМФ, ф. Макарова, д. 63.

Там же, д. 2, л 30.

145

По возвращении «Ермака» из полярного плавания отношение к Макарову резко изменилось. Результатом этого было то, что он не нашел в Петербурге издателя для своей книги и вынужден был поэтому издать книгу за свой счет в количестве всего лишь двух тысяч экземпляров.

«Изобретение радио А. С. Поповым». Сборник документов и материалов, изд. Академии наук СССР, М., 1945, стр. 283.

147

Первая передача без проводов была осуществлена А. С. Поповым 7 мая 1895г. В этот день он передал радиограмму на небольшое расстояние: из химической лаборатории в физическую аудиторию Физико-химического общества. Этот памятный день принято в нашей стране считать днем рождения радио.

148

Нерва — остров в Финском заливе.

149

Югорский Шар — пролив, отделяющий остров Вайгач от материка.

150

Из секретной записки С. О. Макарова от 10 июня 1901г. на имя адмирала В. Мессера для передачи царю в случае гибели «Ермака». ЦГАВМФ, ф. Макарова, д. 153, лл. 1, 3, 5.

151

Станция — стоянка корабля в течение времени, необходимого для того, чтобы произвести измерения, опустить и поднять тралы и т. д.

152

Перед отходом «Ермака» в плавание Лизунов, лежавший в безнадежном состоянии в больнице в Тромсе, просил, чтобы его взяли с собой: «Я хочу умереть среди своих», — заявил он. Макаров исполнил «последнюю просьбу» умирающего и тем спас его. Лизунов выздоровел.

153

ЦГАВМФ, ф. Макарова, д. 69, кн. 4, лл. 1018 — 1022.

154

Декретом от 15 июля 1926 г. Земля Франца-Иосифа была включена в состав Советского Союза.

155

«С. О. Макаров и завоевание Арктики», изд. Главсевморпути, М., 1943, стр. 164. По этому вопросу см. также А. Добровольский, Адмирал Макаров, путешественник и океанограф, Государственное Издательство географической литературы, М., 1948г.

Фирн — плотный, слежавшийся снег.

157

Уголь, заботливо оставленный Макаровым на случай, если он понадобится терпящим бедствие полярникам, был сожжен в 1903г. американской полярной экспедицией Фиала. Запасов топлива никто не пополнил, и поэтому экспедиция Г. Я. Седова, вынужденная в 1913г. зазимовать на Земле Франца-Иосифа, оказалась в очень тяжелом положении.

158

«С. О. Макаров и завоевание Арктики». Дневник В. Н. Вебера, изд. Главсевморпути, 1943, стр. 192.

Во время плавания исследовательские работы велись в области топографии, астрономии, метеорологии, геологии, земного магнетизма, зоологии, ботаники и почвоведения. Материалы экспедиции были весьма обширны, одних только глубоководных исследований было сделано 107. Преждевременная, неожиданная смерть Макарова не позволила ему полностью обработать собранные им материалы по гидрологии.

160

Черноморские щи и флотский борщ издавна славились своим превосходным вкусом.

161

Из предшественников Макарова по управлению Кронштадтом особенно много сделал для озеленения города знаменитый русский мореплаватель адмирал Ф. Ф. Беллинсгаузен, применявший более ста лет тому назад современный способ пересадки в грунт взрослых многолетних деревьев.

162

Драгомиров, Михаил Иванович (1830-1905), генерал русской армии, автор многих трудов по тактике, обучению и воспитанию войск.

163

В 1903 г. три громадных по тому времени корабля, каждый водоизмещением 15 тысяч тонн, были готовы и вступили в строй японского флота.

164

Абаза, Александр Михайлович (род. 1853), контр-адмирал. До 1903 г. занимал пост помощника главноуправляющего торгового мореплавания и портов, затем был управляющим Особым комитетом по делам Дальнего Востока.

165

Безобразов (род. 1855), статс-секретарь Николая II, возглавлял группу авантюристов, сторонников агрессивной политики на Дальнем Востоке.

166

Алексеев, Евгений Иванович (1843-1909), внебрачный сын Александра II, адмирал. С 1903 г. царский наместник на Дальнем Востоке.

167

ЦГАВМФ, ф. Макарова, д. 138, л. 14.

«Морской сборник», 1913 г., Э 10, стр. 2.

169

В свое время крейсер 1 ранга «Варяг» считался наиболее совершенным военным кораблем в мире. Узнав о гибели «Варяга», адмирал Макаров выразил опасения, что затонувший на сравнительно небольшой глубине корабль, возможно, будет поднят японцами. Так оно и случилось. После окончания русско-японской войны японцы подняли крейсер, отремонтировали его и включили в состав своего флота. Во время 1-й мировой войны «Варяг» вместе с броненосцами «Полтава» и «Пересвет», поднятыми японцами в Порт-Артуре, был продан русскому правительству. Во время перехода из Японии в Мурманск «Варяг» попал в Атлантическом океане в сильнейший шторм, причинивший кораблю серьезные повреждения. Из Мурманска «Варяг» был отправлен для ремонта в Англию, где он оставался до Октябрьской социалистической революции, после которой англичане отказались вернуть крейсер Советской России и по окончании ремонта подняли на нем английский флаг. В 1918г., находясь в составе английского флота, «Варяг» плавал в Северном море и, как утверждают англичане, в конце 1918 г. был торпедирован немецкой подводной лодкой в Ирландском море и затонул на большой глубине.

В феврале 1954 г. наша страна отметила 50-летие героической гибели легендарного корабля в Чемульпо. В этот день в Москве, Ленинграде, Кронштадте и других городах Советского Союза происходило чествование пятнадцати матросов с «Варяга», живых свидетелей и участников неравного боя с японским флотом. Самому старшему из оставшихся в живых матросов героического крейсера — бывшему трюмному старшине крейсера Федору Семенову ныне 80 лет. Все моряки Указом Президиума Верховного Совета СССР награждены медалью «За Отвагу».

170

Брандер — судно, предназначенное для затопления у входа в неприятельский порт, чтобы помешать кораблям противника выйти из него.

171

Агапеев, Александр Петрович (1868-1904), профессор академии Генерального штаба, полковник, один из наиболее образованных и доблестных сподвижников адмирала Макарова во время его пребывания в Порт-Артуре. Агапеев занимал должность начальника военного отдела штаба Макарова. Погиб вместе с Макаровым на «Петропавловске». Агапеев был выдающимся знатоком военного дела и военной истории. Ему принадлежит ряд печатных трудов: «Арколе», «Война наверняка», «История развития стратегии и тактики наемных и постоянных армий новых государств» и др. В свое время он возбудил против себя большое недовольство в правительственных и военных кругах тем, что назвал китайский поход 1900 г., в котором принимал участие, разбойничьим набегом, развратившим участвовавших в нем солдат и офицеров. Его правдивые письма из Порт-Артура, опубликованные в «Варшавском дневнике», представляют ценный материал по истории русско-японской войны. В Порт-Артур Агапеев отправился по приглашению Макарова добровольно.

Так звали морского министра адмирала Авелана.

173

Это письмо приведено в статье А. Лурье «Новое об адмирале Макарове» (см. журн. «Знамя» 1946 г., Э 8-9).

Первое место принадлежало Англии, второе — Франции.

175

Приводимая ниже таблица дает общее представление о составе японского флота к началу русско-японской войны 1904 — 1905 гг.

Наименование судов	Число судов	Водоизмещение (в тоннах)	
		от	до
Эскадренный броненосец	6	12517	15352
Броненосцы береговой обороны	2	3777	7335
Крейсера I класса (бронированные)	8	9460	9906
Крейсера II класса (с бронированной палубой)	9	3709	4900
Крейсера III класса (легкие)	7	2439	3200
Суда различного назначения	10	1367	2481
Канонерки I класса	2	1372	2100
Канонерки II класса	17	126	925
Посыльные суда	4	864	1800
Истребители миноносцев	19	279	380
Миноносцы I класса	18	126	203
Миноносцы II класса	40	80	110
Миноносцы III класса	27	52	74
Минный транспорт	1		2878

176

Во время осады Порт-Артура японцы довольно легко овладели Киньчжоускими позициями. А будь в Киньчжоу тяжелые орудия, позиции не перешли бы так легко в руки японцев, как это случилось.

177

Трал К. Ф. Шульца изготовлялся из стального троса, причем тралящая часть его состояла из пяти восемнадцатиметровых смычек, к концу каждой из которых прикреплялся свинцовый груз. Глубина погружения трала регулировалась с помощью особых поплавков. Особенностью трала Шульца являлось то, что он захватывал значительный по ширине участок моря и что его можно было погружать на необходимую глубину, в зависимости от глубины, на которой находилась вытраливаемая мина.

178

«Варшавский дневник» от 8 апреля 1904 г.

179

14 марта Макаров доносил главнокомандующему: «Пароходы, послужившие брандерами, по осмотре оказались не старыми, около 2000 тонн, были вооружены мелкокалиберной артиллерией, которую ставлю на батареи для усиления огня. Часть пароходов подниму для надобностей порта».

180

Верещагин, Василий Васильевич (1842-1904), художник-баталист, погибший вместе с Макаровым на «Петропавловске». В отличие от других баталистов, Верещагин на своих полотнах изображал не эффектные картины сражений с лежащими на переднем плане в живописных позах убитыми и ранеными, а войну со всеми ее ужасами. В серии картин из эпохи завоевания англичанами Индии Верещагин показал зверскую расправу колонизаторов над восставшими туземными войсками — сипаями. Много картин Верещагина посвящено русско-турецкой войне 1877-1878гг., среднеазиатским походам русских войск, но особой популярностью пользуются его картины из времен Отечественной войны 1812 г.

181

ЦГАВМФ, ф. Макарова, д. 185, папка 1, л. 103. Личная переписка К. Н. Макаровой.

182

Генерал Р. И. Кондратенко погиб в декабре 1904г. в бою при отражении одного из штурмов Порт-Артура японцами.

Характер сообщений береговых наблюдателей отличался полной определенностью. В них было сказано, что, судя по замеченным силуэтам, это японские миноносцы. Впоследствии японцы так описывали свою ночную экспедицию на порт-артурский рейд в ночь на 31 марта 1904 года: «4-й и 5-й отряды истребителей 14-го отряда миноносцев и транспорт „Кариу-Мару“ подошли к рейду Порт-Артура около 11 ч. 40 м. ночи, но из-за дождя и полного мрака не могли различить окрестностей. Неприятель с судов и с берега светил шестью прожекторами и, казалось, был особенно настороже. Наш минный отряд нередко попадал в освещаемое пространство, но, к счастью, открыт не был. Определяясь по различным предметам, справа и слева от входа, в назначенном порядке были расставлены мины. Окончив постановку мин, отряды вернулись на стоянку в северо-западной Корее».

184

Эскадренный броненосец «Петропавловск» был построен в 1894 г. в Петербурге. Одного типа с ним были броненосцы «Полтава» и «Севастополь». Девять лет спустя после гибели броненосца, в июне 1913 г., в каютах кормовой части «Петропавловска» японскими водолазами были обнаружены шесть трупов офицеров. В одном из них был опознан контр-адмирал Молас, начальник штаба Макарова.

Интересно отметить, что за два года до гибели на «Петропавловске» Макаров с особым интересом изучал условия, обеспечивающие непотопляемость кораблей именно этого типа. Академик А. Н. Крылов в своей книге «Мои воспоминания» (изд. Академии наук, 1945, стр. 132) сообщает: «13 марта 1902 г. адмирал С. О. Макаров подготовлял лекцию о непотопляемости военных судов, которую он намеревался прочесть в зале Морской библиотеки в Петербурге. Посетив Опытный бассейн, адмирал пожелал видеть опыт опрокидывания модели броненосца „Петропавловск“, построенного по его системе, и решить, можно ли этот опыт показать большой аудитории».

186

В ту пору подводные лодки только начинали появляться на вооружении флотов.

187

Временно командовавший Порт-артурской эскадрой после гибели Макарова адмирал Витгефт доносил: «В районе 10 миль мины ежедневно взрываются на всех направлениях… Все судовые паровые катера, землесосы ежедневно тралят. Уничтожено более 50 тралов, один землесос взорван, вылавливаем скоро вторую сотню мин».

188

«Хатсусе» подорвался у Порт-Артура на минном заграждении, поставленном накануне минным транспортом «Амур». Почти одновременно с «Хатсусе» подорвался и броненосец «Яшима». Японцы пытались спасти его и повели на буксире в порт Сасебо, но в пути броненосец затонул.